RAPPORT ANNUEL

L'AMT FACILITE VOS DÉPLACEMENTS

2014

FAIRE BOUGER LES CHOSES

Notre mission : accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.

VISION 2020

AXE 1 Des déplacements simplifiés pour la clientèle

AXE 2 Des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie

AXE 3 Un réseau métropolitain rapide et multimodal

2014 : C'EST LE DÉBUT D'UN TRAIN NOUVEAU

L'année 2014 a sans conteste été marquée par la livraison du premier grand projet de transport collectif dans la région métropolitaine après le prolongement du métro vers Laval en 2007 ; la mise en service de la ligne Mascouche, notre 6e ligne de trains de banlieue. Très attendu par les résidents de l'est de Montréal et de la couronne nord-est, ce nouveau service connaît un énorme succès depuis son ouverture. En effet, après trois mois de mise en service, l'achalandage s'élève à quelque 4 800 déplacements quotidiens. Je tiens à souligner le travail de nos équipes qui ont été à pied d'œuvre depuis plusieurs années et particulièrement pendant l'année 2014 afin de livrer un service efficace et apprécié de la clientèle dès l'ouverture.

PREMIER EN AMÉRIQUE DU NORD POUR LA PONCTUALITÉ ▶ En 2014, avec un taux de ponctualité de 96,6 % pour son service de trains de banlieue, l'AMT enregistre le meilleur taux en Amérique du Nord, dépassant même son objectif fixé à 95 %. Il s'agit d'une performance exceptionnelle étant donné notre situation géographique et le climat que l'on connaît. Ce résultat n'est sans doute pas étranger au fait que l'achalandage des six lignes de trains est en hausse de 1,2 %, un signe que lorsque nous offrons un service de qualité, les clients sont au rendez-vous. Ce résultat se compare avantageusement à la hausse d'achalandage métropolitain, tous modes de transport collectif confondus, qui se chiffre à 0,3 %.

UNE EXPÉRIENCE CLIENT TOUJOURS AMÉLIORÉE ▶ Au cours de la dernière année, nous avons réalisé une foule d'initiatives destinées à rendre faciles, agréables et sécuritaires les déplacements de nos clients. Je pense notamment au déploiement de l'affichage dynamique dans nos gares qui est maintenant pratiquement complété et à l'Étage tranquillité à bord de nos voitures multiniveaux qui offre à notre clientèle de voyager dans le calme. Nous avons aussi multiplié les occasions d'échange avec nos clients : le Conseil-client qui permet à des usagers de partager leur expérience, les consultations publiques annuelles, nos inspecteurs sur le terrain, les agents à bord des trains des lignes Mascouche et Deux-Montagnes, bref, toutes ces initiatives démontrent l'importance que nous accordons aux besoins et demandes exprimés par nos clients.

UNE COMMUNICATION SIMPLE, EFFICACE ET MODERNISÉE ▶ Notre site Web, entièrement repensé, est davantage tourné vers la clientèle ; il est ainsi le premier et le seul dans la région métropolitaine à offrir un outil de recherche de titres de transport collectif parmi les 700 titres en vigueur. L'application AMT Chrono, améliorée, permet entre autres de s'informer de l'état du service, et ce, en temps réel. Les médias sociaux sont devenus des incontournables de la communication avec nos clients, et nos neuf comptes Twitter nous permettent d'établir un dialogue direct avec eux. Mentionnons finalement notre nouvelle plateforme publicitaire, complètement remaniée, qui offre une signature visuelle forte à nos campagnes et outils de communication.

PLANIFICATEUR ET COORDONNATEUR DE PROJETS ▶ L'enquête Origine-Destination, que nous menons tous les cinq ans et qui est la plus vaste étude des déplacements effectués dans la grande région métropolitaine, témoigne de la stabilité et de l'intérêt de la population pour les transports collectifs. En effet, les données d'achalandage que nous enregistrons notamment sur les projets du métro de Laval et de la ligne de trains de banlieue Mascouche démontrent que ces projets étaient judicieux. À titre de planificateur métropolitain de transports collectifs, nous devons nous assurer que l'offre de service que nous développons est pertinente et adaptée aux besoins de la population. En ce sens, les nouveaux projets sur lesquels nous travaillons de concert avec nos partenaires répondront aux enjeux qui sont exprimés, entre autres dans l'est et dans l'ouest de l'île, ainsi que dans la couronne sud.

UNE GESTION RIGOUREUSE ▶ Depuis deux ans, l'AMT a mené un important travail de rationalisation de ses dépenses. Forte d'un conseil d'administration impliqué, d'une haute direction renforcée et d'une équipe dédiée, l'AMT poursuit son objectif d'assurer une gestion rigoureuse des projets qui lui sont confiés et le développement de services de transport collectif toujours plus efficaces, rapides et confortables. Je les remercie pour leur implication et leur dévouement.

Nicolas Girard

Nicolas Girard
Président-directeur général

SOMMAIRE

LIGNE MASCOUCHE : C'EST LE DÉBUT D'UN TRAIN NOUVEAU	6
MOBILITÉ URBAINE	14
Enquête Origine-Destination 2013	15
Achalandage AMT	16
Actifs de l'AMT	18
QUALITÉ DE SERVICE	20
Expérience client	21
Sécurité	23
Information	24
Promotion	27
Communications	29
AMÉLIORATION DE L'OFFRE	32
Mesures d'atténuation	33
Offre tarifaire	34
Intermodalité	36
Accessibilité et transport adapté	39
DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE	41
Planification des équipements de transport collectif métropolitains	42
Réseau de métro	43
SRB Pie-IX	44
Voies réservées	45
Centres d'entretien	47
Infrastructures ferroviaires	48

GOUVERNANCE 51
Mandats, territoire, partenaires 52
Conseil d'administration 53
Équipe de direction 55
Accès aux documents et protection des renseignements personnels 56
Éthique et déontologie 56
Ressources humaines 57
Responsabilité sociale 58
Plan d'action de développement durable 2008-2015 60

FINANCES 62
Faits saillants 63

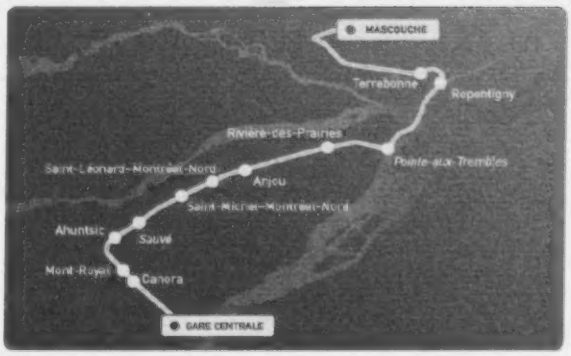
ÉTATS FINANCIERS 2014 67

C'EST
LE DÉBUT
D'UN TRAIN
NOUVEAU

LA LIGNE MASCOUCHE

en un coup d'œil

Le 1er décembre 2014, nous avons mis en service la 6e ligne de notre réseau de trains de banlieue : la ligne Mascouche, qui vient desservir un bassin de population de plus de 700 000 personnes situé dans l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine. Depuis, l'achalandage quotidien moyen s'élève à quelque 4 800 déplacements, ce qui constitue, en moins de trois mois d'exploitation, plus de 40 % de l'achalandage quotidien prévu après cinq ans.



ACHALANDAGE

- **PROJETÉ :** 11 000 déplacements par jour, soit plus de 2 millions par année après 5 ans de mise en service
- **RÉEL :** quelque 4 800 passagers par jour après 3 mois d'exploitation

VOIES

- 52 km de voie
- 13 km de nouvelle voie appartenant à l'AMT, dont une grande partie passant sur le terre-plein central de l'autoroute 640
- 10 km de voie ferrée électrifiée entre la Gare Centrale et la gare Ahuntsic

GARES

- 13 gares au total
- 10 nouvelles gares (8 en service actuellement) :
  - 7 sur le tronçon Montréal
  - 3 sur le tronçon Nord

STATIONNEMENTS

- 8 stationnements, dont 1 stationnement en voie d'aménagement
- Plus de 2 600 places au total

TRANSPORT ACTIF

- Plus de 200 places pour vélo

ACCESSIBILITÉ

- 4 gares entièrement accessibles
- 7 gares en voie d'aménagement

FLOTTE

- 30 voitures multiniveaux
- 5 locomotives bimodes

INFRASTRUCTURES COMPLÉMENTAIRES

- 1 garage comportant un atelier d'entretien (Mascouche)
- 1 pont d'étagement ferroviaire
- 2 structures d'insertion du train dans l'emprise de l'A-640
- 1 abri de protection de plus de 1 km

SERVICES ET TEMPS DE PARCOURS

- 16 départs quotidiens en semaine
- 11 départs en période de pointe (matin et soir)
- 5 départs en dehors des périodes de pointe

NOUVELLES GARES	DURÉE DU PARCOURS JUSQU'À LA GARE CENTRALE
Ahuntsic	18
Sauvé	21
Saint-Michel–Montréal-Nord	26
Saint-Léonard–Montréal-Nord	29
Anjou	33
Rivière-des-Prairies	39
Pointe-aux-Trembles	41
Repentigny	51
Terrebonne	56
Mascouche	63

COÛTS

- Budget de 671,4 M$ (plus une réserve de risque de 90 M$ autorisée par le Conseil des ministres en janvier 2012)
- Une prise en charge à 100 % des coûts de réalisation admissibles annoncée le 9 février 2015 par le ministre des Transports du Québec
- En attente de l'approbation de la demande globale de réserve fixée à 59,3 M$ (incluant la première tranche de 28,6 M$ accordée par le ministre des Transports le 18 décembre 2013), soit 30,7 M$ de moins que la réserve originale prévue de 90 M$.

Du Train de l'Est à la ligne Mascouche !

DU GROS ŒUVRE À LA MISE EN SERVICE

La ligne Mascouche compte 13 gares, dont 10 nouvelles. Celles-ci ont été planifiées pour offrir des aménagements conviviaux, confortables et sécuritaires, des sites faciles d'accès, tant pour les automobilistes que les usagers des transports actifs et collectifs, et des équipements favorisant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ou vivant avec des limitations. Chacune intègre une œuvre d'art originale, en application de la Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement des bâtiments et sites publics. Le 1er décembre 2014, 8 des 10 nouvelles gares ont été ouvertes au public : 5 sur le tronçon Montréal et 3 sur la couronne nord.

DES INAUGURATIONS À UN RYTHME SOUTENU

Le 9 septembre 2014, le président-directeur général (PDG) de l'AMT, Nicolas Girard, inaugurait la gare terminale de la ligne Mascouche en présence du ministre des Transports du Québec et ministre responsable de la région de Montréal, M. Robert Poëti. Cette inauguration d'une première gare donnait le coup d'envoi aux autres gares, jusqu'à la mise en service le 1er décembre 2014 : Saint-Léonard–Montréal-Nord le 27 octobre, Rivière-des-Prairies le 3 novembre, Anjou le 10 novembre, Repentigny le 14 novembre et Saint-Michel–Montréal-Nord le 17 novembre.

Le site de la gare Mascouche en 2012

Deux ans après, la gare Mascouche est prête à accueillir le public. Elle intègre l'œuvre de Marc Dulude, intitulée *Continuum*.

Le 9 septembre 2014, jour de l'inauguration de la gare Mascouche : le ministre des Transports du Québec et ministre responsable de la région de Montréal, M. Robert Poëti, avec à sa gauche le maire de Mascouche et préfet suppléant de la MRC Les Moulins, Guillaume Tremblay, et à sa droite le PDG de l'AMT, Nicolas Girard, et le conseiller de la Ville de Terrebonne et président du comité de transport de la MRC Les Moulins, Stéphane Berthe.

Du Train de l'Est à la ligne Mascouche !

TRAIN DE L'EST

- **Mars 2006** — Annonce du projet par le gouvernement du Québec
- **Décembre 2007** — Signature du contrat des voitures multiniveaux 3000
- **Décembre 2008/Jan. 2009** — Audiences du BAPE (tronçon Nord)
- **Juin 2009** — Début des travaux CN du tronçon Montréal
- **Février 2010** — Certificat d'autorisation de réalisation du MDDEFP
- **Octobre 2010** — Début des travaux AMT sur les deux tronçons

Le matin du Jour 1 : un succès manifeste

Le 1er décembre 2014, au petit matin, le PDG de l'AMT, Nicolas Girard, accueille dans la bonne humeur les premiers clients à la gare Mascouche. L'heure de pointe est un succès : les trains sont à l'heure, les clients sont au rendez-vous, visiblement heureux de monter à bord d'un train très attendu.

Des brigades d'employés arborant les couleurs de l'AMT sont à pied d'œuvre afin d'accueillir les premiers clients aux huit nouvelles gares en fonction.

Nicolas Girard rejoint le ministre des Transports du Québec et ministre responsable de la région de Montréal, M. Robert Poëti, le président de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et maire de Montréal, Denis Coderre, et la mairesse Chantal Deschamps, à la gare de Repentigny. L'événement attire les médias.

Dès le premier matin, les clients sont au rendez-vous : près de 2400 personnes font l'essai du train de banlieue durant l'heure de pointe. Pour les trois premiers mois, l'achalandage quotidien est d'environ 4 800 déplacements.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Plus de **10 000 citoyens** se sont procuré des titres gratuits pour faire l'essai de la nouvelle ligne Mascouche. De ces futurs clients inscrits, près de 20 % ont dit vouloir utiliser le service cinq jours par semaine.

Août 2011
Audit gouvernemental confié à Infrastructure Québec (DAF 10)

Janvier 2012
Poursuite du projet autorisée par le Conseil des ministres

Décembre 2013
Fin de plusieurs chantiers

Mai à septembre 2014
Essais ferroviaires

Octobre à novembre 2014
Inauguration des gares

1er décembre 2014
Mise en exploitation de la ligne

LIGNE MASCOUCHE

Les nouvelles gares, en bref

GARE ET GARAGE MASCOUCHE

Cette gare terminale est dotée d'un garage pour le stationnement et l'entretien mineur des trains. En plus de la voie principale servant au service passagers, cinq voies de stationnement des trains ont été contruites.

Caractéristiques

- Gare 100 % accessible
- Tunnel avec ascenseurs et escaliers
- Débarcadère d'autobus
- Stationnement incitatif (505 places)
- Toilettes publiques

GARE TERREBONNE

Le quai de la gare est situé dans la partie centrale de l'autoroute 640, alors que les espaces de stationnement et le débarcadère pour autobus se trouvent du côté sud de l'autoroute. Une passerelle couverte permet aux usagers d'accéder en toute sécurité au quai de la gare. Des ascenseurs, situés de part et d'autre de la passerelle, facilitent l'accès au quai.

Caractéristiques

- Gare 100 % accessible (mars 2015)
- Passerelle avec un accès principal muni d'un ascenseur et d'un escalier
- Débarcadère d'autobus
- Stationnement incitatif (726 places)

GARE REPENTIGNY

Première gare de la couronne nord-est, cette gare fait la jonction entre les voies du CN et la nouvelle voie AMT. Elle est située en partie sous les structures de l'autoroute 40 et à l'est du boulevard Pierre-Le Gardeur. Une structure de protection des clients et du quai a été construite sous le viaduc de l'autoroute 40.

Caractéristiques

- Gare 100 % accessible
- Deux édicules munis d'ascenseurs et d'escaliers
- Passerelle
- Débarcadère d'autobus
- Stationnement incitatif (413 places) + stationnement temporaire ajouté en décembre 2014 au parc Laverdière (183 places)
- Supports à vélo (42 places)
- Piste cyclable

GARE RIVIÈRE-DES-PRAIRIES

Située dans un secteur mi-résidentiel, mi-industriel, cette gare a favorisé le désenclavement de cette partie de l'arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles par le prolongement, dans sa partie est, du boulevard Maurice-Duplessis.

Caractéristiques

- Accès piétonniers sécurisés
- Débarcadère d'autobus
- Stationnement incitatif (202 places)
- Supports à vélo (18 places)

État des travaux

- Installation d'un mini-quai haut rabattable

GARE ANJOU

Idéalement située à proximité de deux axes routiers majeurs de l'est de Montréal, cette gare a la particularité de disposer d'un quai aménagé du côté nord de la voie ferrée. Cette situation a nécessité la construction d'un tunnel de passage sous les voies pour permettre l'accès sécuritaire des clients au quai.

Caractéristiques

- Débarcadère d'autobus
- Stationnement incitatif (308 places)
- Supports à vélo (15 places)

État des travaux

- Mise en service de l'ascenseur : printemps 2015
- Aménagement du quai d'urgence en quai permanent : automne 2015
- Installation d'un mini-quai haut rabattable

GARE SAINT-LÉONARD–MONTRÉAL-NORD

Située de part et d'autre de la limite entre les arrondissements Saint-Léonard et Montréal-Nord, cette gare a la particularité de posséder une passerelle de 41 m de long pour permettre à la clientèle en provenance du stationnement de traverser les voies pour rejoindre le quai principal en toute sécurité.

Caractéristiques

- Accès muni d'un ascenseur et d'un escalier
- Passerelle
- Stationnement incitatif (179 places)
- Supports à vélo (30 places)

État des travaux

- Mise en service de l'ascenseur : printemps / été 2015
- Aménagement du quai d'urgence en quai permanent : automne 2015
- Installation d'un mini-quai haut rabattable

GARE SAINT-MICHEL–MONTRÉAL-NORD

La particularité de cette gare est de posséder un quai en hauteur. La voie étant située au sommet d'un talus de 5 m par rapport à la rue, un édicule muni d'un escalier et d'un ascenseur permet aux usagers de rejoindre le quai.

Caractéristiques

- Édicule muni d'un ascenseur et d'un escalier
- Supports à vélo (90 places)

État des travaux

- Mise en service de l'ascenseur : été 2015
- Stationnement incitatif (140 places) : aménagé en 2015

GARE AHUNTSIC

Judicieusement située à la jonction des axes routiers majeurs que sont la rue Sauvé, dans le sens est-ouest et le boulevard de l'Acadie, dans le sens nord-sud, cette gare dispose d'une bonne accessibilité par transport actif et collectif. La voie étant située en hauteur, la construction d'un édicule équipé d'un ascenseur et d'un escalier est nécessaire. C'est à cette gare que les locomotives changent de mode de propulsion (électrique/diesel).

Caractéristiques

- Édicule muni d'un ascenseur et d'un escalier
- Supports à vélo (90 places)

État des travaux

- Installation d'un mini-quai haut rabattable
- Dépose-minute servant aussi au transport adapté

L'ACCÈS UNIVERSEL AU TRAIN S'ORGANISE

Depuis la mise en service de l'ascenseur à la gare Terrebonne en mars 2015, les trois gares du tronçon Nord (Mascouche, Terrebonne, Repentigny) sont entièrement accessibles : elles sont toutes équipées d'un ascenseur et d'un quai haut pour faciliter l'embarquement des personnes à mobilité réduite, qui peuvent donc se rendre jusqu'à la Gare Centrale, la gare terminale du centre-ville de Montréal. Sur le tronçon Montréal, les gares disposent d'un quai bas, pour respecter le gabarit ferroviaire imposé par le Canadien National, propriétaire des voies sur ce tronçon. Des mini-quais hauts rabattables seront donc mis en place pour permettre l'accès à la voiture aux personnes à mobilité réduite et finaliser la mise en service des ascenseurs.

Les gares en construction

GARE SAUVÉ

Cette gare est la seule gare intermodale de la ligne Mascouche, située à distance de marche de la station de métro du même nom. La voie étant située en hauteur, la construction d'un édicule équipé d'un ascenseur et d'un escalier est nécessaire.

État des travaux

- Construction de l'édicule muni d'un ascenseur et d'un escalier
- Installation d'un mini-quai haut rabattable

À noter

- Ouverture de la gare à la clientèle à l'été 2015

GARE POINTE-AUX-TREMBLES

Située aux abords de la rue Sherbrooke Est, un axe majeur de la métropole dans un secteur fortement urbanisé, cette gare possède aussi la particularité de jouxter une section du parc-nature de la Pointe-aux-Prairies. Pour respecter cette zone protégée, l'édicule a dû être décalé de l'emprise ferroviaire et une passerelle de 145 m a dû être bâtie pour le relier au quai, situé en hauteur.

État des travaux

- Construction de l'édicule
- Construction d'une passerelle d'accès au quai
- Aménagement d'un stationnement
- Installation d'un mini-quai haut rabattable

À noter

- Début des travaux : juin 2014
- Ouverture de la gare prévue à l'été 2015

Des chantiers d'envergure

La réalisation du Train de l'Est a comporté plusieurs défis techniques puisqu'une partie de son tracé passe sur le terre-plein central de l'autoroute 640. De plus, sur son trajet, la propulsion du train passe du mode diesel au mode électrique pour accéder au tunnel Mont-Royal. Plusieurs ouvrages d'importance jalonnent le tracé de 52 km de la ligne Mascouche, notamment sur le nouveau corridor ferroviaire d'environ 13 km entre Repentigny et Mascouche.

ÉTAGEMENT PIERRE-LE GARDEUR

Ce pont d'étagement permet d'éviter le croisement à niveau de la voie ferrée de l'AMT et du boulevard Pierre-Le Gardeur. Il est requis en fonction des normes en vigueur exigeant un tel passage compte tenu de l'augmentation du trafic ferroviaire engendrée par l'arrivée du Train de l'Est et du trafic automobile sur le boulevard Pierre-Le Gardeur.

INSERTIONS EST ET OUEST

Pour permettre au train de circuler au centre de l'A-640, deux structures d'insertion ont été bâties : l'une de 1,1 km située entre les gares Repentigny et Terrebonne, et l'autre, de 130 m, située à la hauteur de la jonction des autoroutes 640 et 25, à la hauteur de Mascouche.

ABRI DE PROTECTION

Entre les gares Terrebonne et Repentigny, le tracé longe les installations de l'entreprise de munitions General Dynamic. Pour assurer la sécurité des passagers du train dans ce secteur, Ressources Naturelles Canada a demandé à l'AMT de construire un abri de protection, soit une structure de béton et d'acier, longue de 1,2 km, doublée d'une butte de terre armée de 900 m.

GARAGE MASCOUCHE

La gare terminale Mascouche dispose d'un abri pouvant accueillir une rame entière composée d'une locomotive et de dix voitures pour assurer l'entretien des trains. Cet abri est également doté d'une fosse pour l'inspection et l'entretien du matériel roulant.

MOBILITÉ URBAINE

- Enquête OD 2013
- Achalandage AMT
- Actifs de l'AMT

ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2013

La mobilité des personnes sous la loupe

Les résultats de l'enquête Origine-Destination (OD) 2013, analysés en profondeur en 2014, ont été publiés au début de l'année 2015. Menée à l'automne 2013 auprès de 78 831 ménages, cette enquête téléphonique trace un portrait des déplacements effectués par les résidents de la région métropolitaine de Montréal, tous modes de transport confondus. Effectuée tous les cinq ans depuis 1970, l'enquête OD est la deuxième plus grande étude du genre au Québec, après le recensement. Grâce à l'ampleur des données recueillies, elle représente un outil de choix dans la planification stratégique des services de transport collectif.

L'enquête OD 2013 a été financée par l'AMT, l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le ministère des Transports du Québec (MTQ), le Réseau de transport de Longueuil (RTL), le Secrétariat à la région métropolitaine, la Société de transport de Laval (STL) et la Société de transport de Montréal (STM), avec la participation scientifique du groupe MADITUC et de la Chaire Mobilité de l'École Polytechnique.

Déplacements par mode en pointe du matin

	Montréal		Longueuil		Laval		Couronne nord		Couronne sud	
	↑	12 % (56 000)	↑	13 % (17 000)	↑	20 % (28 000)	↑	18 % (45 000)	↑	16 % (32 000)
	↑	6 % (11 000)	↑	4 % (2 000)	↑	28 % (10 000)	↑	33 % (8 000)	↑	22 % (6 000)
	↑	13 % (19 000)	↓	8 % (1 500)	↑	24 % (2 500)	→	0 %	↑	1 % (100)

L'usage des transports collectifs croît de **10 % en pointe du matin.**

- **60 % de la croissance des transports collectifs provient de l'extérieur de l'île de Montréal : +28 % pour la STL, +33 % pour la couronne nord, + 22 % pour la couronne sud.**

Cette croissance est une conséquence de la hausse de l'offre de service de transport collectif dans les couronnes et à Laval. L'amélioration de service en transport collectif (métro de Laval en 2007, bonification de service sur les lignes Saint-Jérôme et Candiac, bonification du service des CIT par autobus, etc.) dans différentes villes de couronnes influence à la hausse leur utilisation.

Montréal est toujours la principale destination.

- **44 % des déplacements motorisés vers l'île de Montréal effectués en transports collectifs (en hausse de 4 points).**
- **74 % des déplacements vers le centre-ville de Montréal effectués en transports collectifs (en hausse de 4 points).**
- **+15 % des déplacements en transport actif dans le centre-ville et le centre de Montréal, un taux de croissance dépassant même celui de la voiture et des transports collectifs.**

Dans un contexte où la motorisation et l'urbanisation des couronnes sont à la hausse, l'augmentation de la part de marché des transports collectifs vers le centre-ville de Montréal est encourageante.

La population s'**accroît et vieillit.**

- **+5 % de la population dans la région métropolitaine de Montréal depuis 2008.**

Dans un contexte de croissance de la population du territoire, jumelée à une augmentation de la proportion de la population âgée de 65 ans et plus, il faut se préparer à répondre aux défis de planification et d'adaptation des services de transport collectif à ces réalités démographiques.

L'usage de l'**automobile est en croissance.**

- **+11 % de la motorisation, confirmant la croissance du parc automobile observé depuis 15 ans.**
- **+46 % de déplacements liés au fait de déposer ou d'aller chercher une autre personne.**

La stagnation des déplacements automobiles observée en 2008 était circonstancielle et expliquée notamment par la hausse historique des prix de l'essence et par la crise économique. Le niveau d'utilisation de l'automobile observé en 2013 reprend la tendance historique des 15 dernières années et s'explique par la croissance de la population, la hausse de la motorisation et le développement des banlieues.

TRANSPORTS COLLECTIFS MÉTROPOLITAINS

L'achalandage AMT : + 0,9 % en 2014

Nos services connaissent aussi une hausse de fréquentation de 0,9 %, qui se compare avantageusement avec la hausse des transports collectifs, tous modes confondus.

TRAINS DE BANLIEUE ▶ En 2014, nos six lignes ont enregistré près de 17,8 millions de déplacements, soit une hausse moyenne de 1,2 % par rapport à 2013. Si on tient compte des lignes en service toute l'année, la hausse est de 0,7 %.

Pour une deuxième année, la hausse la plus forte (+8,0 %) a été enregistrée sur la ligne Saint-Jérôme, en lien direct avec l'accroissement du service effectif depuis l'été 2013. Elle est suivie par la ligne Candiac (+2,3 %) et par la ligne Mont-Saint-Hilaire (+1,3 %).

Les deux dernières ont enregistré une baisse : Deux-Montagnes (-0,9 %) et Vaudreuil-Hudson (-2,1 %). Ces deux lignes ont un important besoin d'accroissement du nombre de départs pour améliorer l'offre de service, mais la situation financière actuelle ne le permet pas à court terme.

Mise en service le 1er décembre 2014, la ligne Mascouche enregistre quant à elle un achalandage quotidien de quelque 4 800 déplacements après trois mois d'exploitation, ce qui en fait un réel succès.

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS ▶ En 2014, l'Express Chevrier a enregistré un peu plus de 1,5 million de déplacements, en baisse de 2,7 % par rapport à 2013.

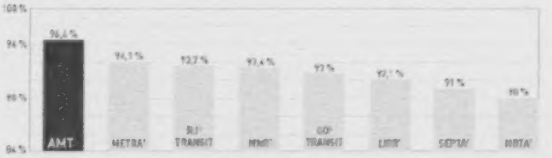
VOIES RÉSERVÉES ▶ En 2014, plus de 24,6 millions de déplacements ont été effectués dans la région métropolitaine sur les quelque 93 km de voies réservées. Plus de 160 lignes d'autobus circulent quotidiennement sur nos voies réservées métropolitaines, ce qui offre un service plus performant aux près de 108 000 usagers qui les fréquentent aux heures de pointe. Ce réseau est appelé à croître avec notre plan de déploiement de voies réservées 2013-2016.

TERMINUS MÉTROPOLITAINS ▶ En 2014, les 16 terminus métropolitains ont enregistré près de 76,3 millions de passages (+1,6 % par rapport à 2013).

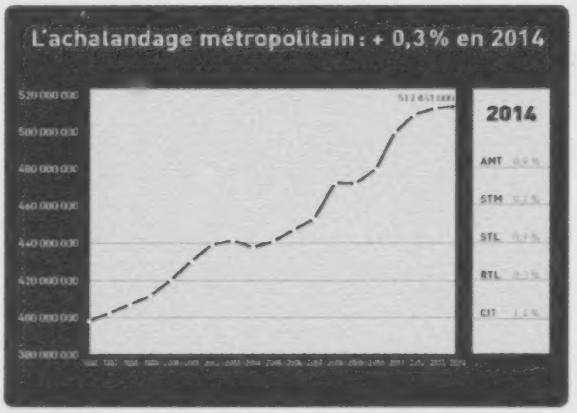
LE SAVIEZ-VOUS ?

En 2014, l'AMT enregistre le **meilleur taux de ponctualité** en Amérique du Nord.

Performance 2014 des trains de banlieue en Amérique du Nord



PONCTUALITÉ DES TRAINS DE BANLIEUE DE L'AMT :
Objectif : 95 % → **Résultat : 96,6 %**



1. METRA (Chicago), 2. NJ TRANSIT (New Jersey), 3. METRO-NORTH RAILROAD (MNR) (New York City), 4. GO TRANSIT (TORONTO), 5. LONG ISLAND RAILROAD (LIRR) (New York City), 6. SEPTA (Philadelphie), 8. MBTA (Boston)

Indicateurs de performance 2014

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL		%	DÉPARTS VERS MTL		DÉPARTS DE MTL		PONCTUALITÉ	
LIGNES	2013	2014	2013	2014	2014/13	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Deux-Montagnes	31 200	31 000	7 744 800	7 675 000	-0,9 %	25	25	24	24	94,0 %	96,6 %
Vaudreuil-Hudson	16 400	16 300	3 845 300	3 763 500	-2,1 %	13	13	14	14	92,2 %	94,5 %
Saint-Jérôme	12 600	13 100	2 652 400	2 863 800	8,0 %	13	13	13	13	96,1 %	97,8 %
Mont-Saint-Hilaire	9 700	9 700	2 272 900	2 303 100	1,3 %	7	7	7	7	98,2 %	99,0 %
Candiac	4 800	4 600	1 053 100	1 077 300	2,3 %	9	9	9	9	95,4 %	96,4 %
Mascouche	–	5 000	–	104 000	–	–	8	–	8	–	96,4 %[1]
TOTAL	**74 900**	**79 700**	**17 568 500**	**17 706 700**	**1,2 %**	**67**	**75**	**67**	**75**	**94,6 %**	**96,6 %**

INFRASTRUCTURES	TRAJET (km)		GARES		STATIONNEMENTS		PLACES VOITURES[1]		OCCUPATIONS (%)	
LIGNES	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Deux-Montagnes	29,9	29,9	12	12	8	8	5958	5964	92 %	91 %
Vaudreuil-Hudson	51,2	51,2	18	18	14	14	3189	3186	82 %	83 %
Saint-Jérôme	42,8	42,8	10 (+3)[2]	10 (+3)[2]	7	7	3349	3501	81 %	86 %
Mont-Saint-Hilaire	34,9	34,9	6 (+1)[3]	6 (+1)[3]	4	4	3520	3520	75 %	76 %
Candiac	25,6	25,6	5 (+3)[4]	5 (+3)[4]	4	4	1449	1468	69 %	71 %
Mascouche	–	50,1	–	8 (+3)[4]	–	7	–	2521	–	54 %
TOTAL	**204,4**	**254,5**	**51**	**59**	**39**	**44**	**17 465**	**20 160**	**83 %**	**83 %**

FINANCES[5]	COÛTS D'EXPLOITATION ($)		RECETTES USAGERS ($)		AUTOFINANCEMENT (%)	
LIGNES	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Deux-Montagnes	42 081 000	39 253 701	21 698 000	22 137 000	51,56	56,39
Vaudreuil-Hudson	37 544 000	34 820 033	11 785 000	11 885 000	31,39	34,13
Saint-Jérôme	26 398 000	31 082 148	11 033 000	12 248 000	41,79	39,41
Mont-Saint-Hilaire	22 374 000	23 274 489	8 864 000	9 239 000	39,62	39,70
Candiac	11 320 000	11 241 311	3 859 000	4 062 000	34,09	36,13
Mascouche	–	5 142 705	–	266 000	–	5,17
TOTAL	**139 717 000**	**144 814 387**	**57 239 000**	**59 837 000**	**40,97**	**41,32**

1. Les statistiques de ponctualité pour la ligne Mascouche sont fournies à titre indicatif et ne sont pas incluses dans le total. 2. Trois gares communes avec la ligne Vaudreuil-Hudson. 3. Une gare commune avec la ligne Deux-Montagnes. 4. Trois gares communes avec la ligne Deux-Montagnes. 5. Données non auditées, en date du 28 avril 2015.

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL		%
	2013	2014	2013	2014	2014/13
Express Chevrier	6 330	6 400	1 577 400	1 535 500	-2,7 %
Voies réservées	112 800	108 000	25 003 900	24 641 800	1,4 %
Terminus	282 300	278 900	75 078 300	76 295 400	1,6 %
Stationnements	12 350	12 100	2 884 600	2 833 800	-1,8 %

INFRASTRUCTURES	NOMBRE		KM		QUAIS		PLACES		OCCUPATION (%)	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Voies réservées	–	–	84,7	93,8	–	–	–	–	–	–
Terminus	16	16	–	–	225	225	–	–	–	–
Stationnements	25	24	–	–	–	–	14 044	14 247	79 %	81 %

FINANCES[1]	COÛTS D'EXPLOITATION ($)		RECETTES USAGERS ($)		AUTOFINANCEMENT (%)	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Express Chevrier	4 957 000	4 979 000	3 684 000	3 610 000	74,20	72,50

COÛTS UNITAIRES ($)[1]	/ PASSAGERS		/ VOITURE		/ PLACES ANNÉE		/ KM		/ QUAI		COÛTS ANNUELS ($)	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Voies réservées	0,10	0,08	-	-	-	-	29 894	21 586	-	-	2 532 000	2 007 000
Terminus	0,16	0,18	-	-	-	-	-	-	53 907	59 427	12 129 000	13 371 000
Stationnements	-	-	1,91	1,12	206,49	223,13	-	-	-	-	2 900 000	3 179 000

1. Données non auditées, en date du 28 avril 2015.

LE SAVIEZ-VOUS ?

D'après nos enquêtes à bord, **85 %** nos clients des trains de banlieue et **90 %** de nos clients de l'Express Chevrier sont satisfaits des services offerts.

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

EN BREF	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS						ACHALANDAGE (passagers/train)	
		2014	2014	2014	2014	2014	2014	RÉSULTATS 2014	VARIATION 2014/2013
LIGNES									
Deux-Montagnes	12	8	420	185	8	483	5964	7675000	-0,9%
Vaudreuil-Hudson	18	4		18		655	3186	3763500	2,1%
Saint-Jérôme	10+3	7	97	27	8	333	3501	2863800	8,0%
Mont-Saint-Hilaire	6+	6	-	24	6	384	3520	2303100	1,3%
Candiac	5+3	4	-	15	-	166	1468	1077300	2,3%
Mascouche[1]	8+3	7		17		209	2521	104000	
TOTAL	**89**	**46**	**517**	**286**	**22**	**2230**	**20160**	**17784700**	**1,2%**

EN DÉTAIL	STATIONNEMENTS INCITATIFS							ACHALANDAGE (montants/descendants)	
	2014	2014	2014	2014	2014	ACHALANDAGE 2014	TAUX D'OCCUPATION 2014	RÉSULTATS 2014	VARIATION 2014/2013
DEUX-MONTAGNES									
Deux-Montagnes	247	1256	249	23	2	286900	92%	1628200	0,2%
Grand-Moulin	47	304	-	33	-	73000	96%	484800	2,3%
Sainte-Dorothée	21	1101	-	6	-	253200	92%	904400	-3,5%
Île-Bigras	15	65	-	2	-	16100	99%	163700	3,0%
Roxboro-Pierrefonds	42	918	171	7	2	211100	92%	1367200	-1,7%
Sunnybrooke	21	515	-	5	2	126500	98%	787900	-2,2%
Bois-Franc	21	742	-	4	2	169900	91%	832100	0,7%
Du Ruisseau	21	1063	-	5	-	219400	82%	706600	-1,5%
Montpellier	28	-	-	-	-	-	-	642900	-3,9%
Mont-Royal	7	-	-	-	-	-	-	603600	-4,4%
Canora	14	-	-	-	-	-	-	463500	-1,2%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	6687100	-0,9%
SOUS-TOTAL	**483**	**5964**	**420**	**185**	**8**	**1358100**	**91%**	**15350000**	**-0,9%**
VAUDREUIL-HUDSON									
Hudson	7	47		2		5500	47%	26000	23,8%
Vaudreuil	54	593	-	2		139200	93%	486800	5,4%
Dorion	32	103		2		18900	74%	167500	1,6%
Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	76	175	-	2	-	44300	100%	278100	-0,6%
Île-Perrot	36	272		2		58300	85%	227900	3,1%
Sainte-Anne-de-Bellevue	22	287		2		46700	68%	177200	-6,2%
Baie-d'Urfé	15	72				13500	75%	95700	5,5%
Beaurepaire	3	41				7800	76%	194600	7,8%
Beaconsfield	36	452				110100	97%	680300	7,6%
Cedar Park	49	78				6700	95%	216800	-1,5%
Pointe-Claire	5	587		2		91100	62%	363100	7,4%
Valois	46	145				29800	87%	248300	-1,1%
Pine Beach	30							143600	6,0%
Terval	43	322	-	2	-	86600	93%	248600	-4,3%
Lachine	132							276000	0,4%
Montréal-Ouest	15	12	-	2		2500	83%	494100	-0,9%
Vendôme								1408200	2,9%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	1834100	5,7%
SOUS-TOTAL	**655**	**3186**	-	**18**	-	**643000**	**83%**	**7527400**	**2,1%**
SAINT-JÉRÔME									
Saint-Jérôme	30	720	-	2	2	145700	82%	412400	19,2%
Blainville	36	576	-	4	2	121500	84%	440000	7,9%
Sainte-Thérèse	35	680	97	10	2	148500	87%	600800	0,7%
Rosemère	38	382	-	7	-	81300	85%	404400	0,4%
Sainte-Rose	33	713	-	2	-	142300	80%	490800	8,1%
Vimont	14	328	-	2	-	72400	88%	286000	9,8%
De la Concorde	53	102	-	-	2	24500	96%	833300	8,0%
Bois-de-Boulogne	4	-	-	-	-	-	-	174100	13,3%
Chabanel	-	-	-	-	-	-	-	92800	1,2%
Parc	-	-	-	-	-	-	-	1074200	11,2%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	137900	6,5%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	175800	-3,8%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	525400	5,1%
SOUS-TOTAL	**333**	**3501**	**97**	**27**	**8**	**736200**	**84%**	**5727900**	**8,0%**
MONT-SAINT-HILAIRE									
Mont-Saint-Hilaire	45	837	-	2	-	156900	75%	517000	3,2%
McMasterville	20	723	-	2	-	93500	52%	329100	-0,7%
Saint-Basile-le-Grand	148	444	-	5	2	103100	93%	423100	4,9%
Saint-Bruno	35	548	-	6	2	112600	82%	308800	-3,5%
Saint-Hubert	30	600	-	4	-	112500	75%	348100	-1,0%
Saint-Lambert	36	368	-	5	2	70300	98%	402100	3,1%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	2293600	1,3%
SOUS-TOTAL	**384**	**3520**	-	**24**	**6**	**668900**	**76%**	**4404200**	**1,3%**
CANDIAC									
Candiac	7	343	-	4	-	47800	56%	137000	9,1%
Delson	7	106	-	2	-	12900	78%	62900	-11,3%
Saint-Constant	42	350	-	7	-	71200	84%	293000	20,0%
Sainte-Catherine	36	669	-	2	-	129000	77%	450300	-4,1%
LaSalle	24	-	-	-	-	-	-	103800	-4,2%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	103000	1,1%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	513400	7,2%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	491100	-3,1%
SOUS-TOTAL	**166**	**1468**	-	**15**	-	**260900**	**71%**	**2154500**	**2,3%**
MASCOUCHE[1]									
Mascouche	-	505	-	-	-	8600	81%	26700	-
Terrebonne	-	726	-	9	-	5300	35%	14500	-
Repentigny	42	596	-	2	-	8800	70%	31900	-
Rivières-des-Prairies	18	202	-	2	-	2800	66%	9500	-
Anjou	15	308	-	2	-	1800	28%	6500	-
Saint-Léonard-Montréal-Nord	30	179	-	2	-	1400	37%	8200	-
Saint-Michel-Montréal-Nord	90	5	-	-	-	-	-	3700	-
Montréal	14	-	-	-	-	-	-	3900	-
Mont-Royal	-	-	-	-	-	-	-	3500	-
Canora	-	-	-	-	-	-	-	3500	-
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	96000	-
SOUS-TOTAL	**209**	**2521**	-	**17**	-	**28700**	**54%**	**207900**	-
TOTAL	**2230**	**20160**	**517**	**286**	**22**	**3715800**	**83%**	**35573900**	**1,2%**

Stationnement incitatif | $ (projet-pilote) | Covoiturage | Borne électrique | Vélo | Automobile

1. Ouverture le 1er décembre 2014

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE (passagers autobus)	
		2014	2014	2014	2014	2014	RÉSULTATS 2014	VARIATION 2014/2013
Express Chevrier	3	1	13	2	74	2 313	1 535 500	-2,7 %
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	**3**	**1**	**13**	**2**	**74**	**2 313**	**1 535 500**	**-2,7 %**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES 2014	RÉSULTATS 2014	VARIATION 2014/2013
Anjou (gare)	4	23	6 499 600	-1,2 %
Cartier	2	23	4 879 800	1,9 %
Centre-ville	10	64	12 406 400	1,7 %
Côte-Vertu	3	27	13 061 000	1,5 %
De Montarville	2	10	233 400	0,6 %
Henri-Bourassa Nord	2	7	472 800	30,5 %
Henri-Bourassa Sud	1	15	6 175 000	1,1 %
Le Carrefour	2	12	451 700	9,8 %
Longueuil	7	67	13 784 300	3,9 %
Montmorency	3	19	6 645 700	4,4 %
Panama	5	45	2 448 800	11,1 %
Radisson	6	18	4 884 800	7,5 %
Repentigny	2	9	469 900	1,3 %
Saint-Eustache	2	8	538 300	1,0 %
Sainte-Thérèse	1	14	948 200	2,6 %
Terrebonne	2	23	2 476 500	7,2 %
TOTAL		**384**	**76 295 400**	**1,6 %**

AXES	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE/MATIN	POINTE/SOIR
A10/P. Champlain/A-Bonaventure/TCV	oui	15,6	7,1
A20	–	1,4	1,4
A25	–	3,7	6,0
Accès Taschereau	–	0,4	0,4
Concorde/Notre-Dame	–	1,7	1,5
Côte-des-Neiges	–	4,9	5,0
Henri-Bourassa	–	9,7	0,1
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	5,5	4,8
Newman	–	2,9	2,7
Parc	oui	3,6	3,3
Pie-IX	–	3,5	8,2
Pont Viau/Des Laurentides	oui	2,4	1,4
Pont Victoria/Des Irlandais	–	3,2	0,1
R-116	–	1,3	1,4
R-125/Pie-X (Laval)	oui	3,9	0,9
R-132/Montbrun	–	1,5	–
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	5,7	4,7
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	1,3	0,4
SJB/R-132-138/Accès Mercier	oui	6,5	0,1
Sherbrooke Est		2,2	2,4
Taschereau	oui	13,4	0,4
TOTAL		**93,0**	**84,2**

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES					ACHALANDAGE AUTO	
	2014	2014	2014	2014	2014	RÉSULTATS 2014	VARIATION 2014/2013
					TAUX D'OCCUPATION 2014		
Anjou (gare)	91	733			56 %	103 900	7,2 %
Beauharnois		50			23 %	2 900	14,7 %
Chevrier	74	2 313		13	2	88 %	513 500	3,0 %
Cartier	71	609	127	20	2	92 %	139 300	2,5 %
Chambly	31	452		10	2	80 %	114 500	12,0 %
Châteauguay	15	310		5	2	95 %	119 800	3,1 %
De Montarville	35	307		2	2	93 %	71 503	2,7 %
De Mortagne[2]						17 %	1 300	79,4 %
Georges-Gagné	31	432		2		90 %	97 900	4,4 %
La Prairie	15	566		10	2	85 %	122 700	3,8 %
Le Carrefour	37	174		2		48 %	18 700	19,9 %
Longueuil	370	1 770				66 %	294 900	13,1 %
Mercier		33		2		87 %	7 200	
Montcalm-Candiac[3]	28	244				90 %	23 800	
Montmorency	266	1 327		39		93 %	310 500	2,6 %
Namur	39	425	83	6		87 %	93 100	7,4 %
Panama	144	962		17		100 %	239 500	4,2 %
Radisson	30	334		103	2	97 %	130 000	0,9 %
Repentigny	14	291		2	2	85 %	61 800	1,7 %
Seigneurial	31	125		2		49 %	15 400	3,1 %
Saint-Eustache	29	20		2		75 %	3 700	
Sainte-Julie	52	468		9		73 %	86 100	13,3 %
Saint-Martin	7	294				9 %	6 900	102,9 %
Sherbrooke		250		2		53 %	33 300	12,8 %
Terrebonne	62	1 388	140	10	2	74 %	245 900	3,7 %
TOTAL	**1 472**	**14 247**	**350**	**268**	**18**	**81 %**	**2 856 800**	**-0,9 %**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA	**3 702**	**34 487**	**847**	**544**	**40**	**82 %**	**4 572 600**	**1,2 %**

2. Équipement transféré sous la responsabilité du RTL à la Ville de Boucherville en avril 2014.
3. Ouverture en août 2014 dans le cadre du Programme de mesures d'atténuation de la congestion routière.

QUALITÉ DE SERVICE

- Expérience client
- Sécurité
- Information
- Promotion
- Communications

L'EXPÉRIENCE CLIENT AU QUOTIDIEN

Nous multiplions les initiatives pour faciliter les déplacements de nos clients. Nous voulons que leur expérience de voyage soit simple, agréable et confortable. La généralisation de l'Étage tranquillité à bord de nos voitures multiniveaux en est un exemple.

ÉTAGE TRANQUILLITÉ ▶ Après l'implantation réussie du projet pilote offert sur la ligne Mont-Saint-Hilaire, nous avons étendu le concept d'Étage tranquillité à l'ensemble des voitures multiniveaux circulant sur les lignes Mascouche, Saint-Jérôme et Vaudreuil-Hudson. Facilement repérable grâce à la signalétique, l'étage supérieur de ces voitures est un espace réservé aux clients désireux de voyager dans le calme : les téléphones et autres appareils électroniques doivent être en mode silencieux, les casques d'écoute doivent être inaudibles par les autres passagers et les conversations téléphoniques ou entre passagers doivent être limitées et toujours à voix basse. Avec cette initiative, nous répondons à un besoin maintes fois exprimé par nos usagers à notre service à la clientèle et sur les médias sociaux.

LE SAVIEZ-VOUS ?

83 % des clients de la ligne Mont-Saint-Hilaire qui ont répondu au sondage trouvent que l'Étage tranquillité a une influence positive sur leur expérience en transport collectif.

NOTRE CONSEIL-CLIENT À L'HONNEUR

Depuis 2013, un Conseil-Client composé de 12 utilisateurs recrutés parmi nos clients réguliers vient nous soutenir dans notre approche client. Le mandat de chaque membre dure un an et est renouvelable une fois. Trois rencontres se sont tenues cette année. Ce comité nous offre un lien direct avec notre clientèle : en 2014, les membres ont partagé leurs impressions sur la nouvelle application mobile et sur l'état du service de trains de banlieue et d'autobus ; ils se sont aussi prononcés en faveur du concept d'Étage tranquillité. Cette participation citoyenne nous aide à développer des services plus avantageux et adaptés aux besoins des utilisateurs actuels et potentiels.

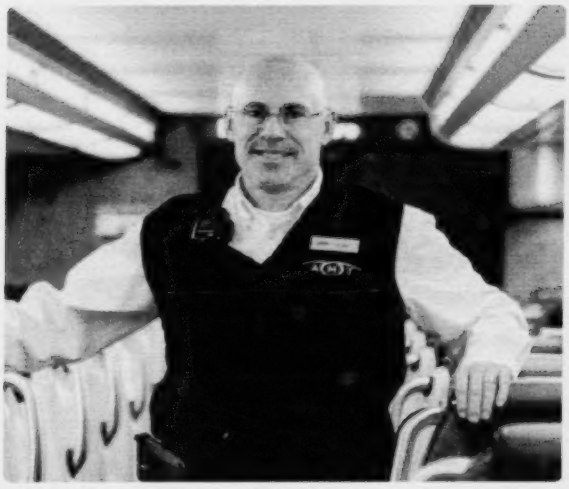
De gauche à droite. Première rangée : Alexandre Cartier, Justine Lesage, Thérèse Genest, Sophie J. De Serres, Maude Lemay-Brisebois, Nathalie Bélanger. Deuxième rangée : François Lafiamme, David Wilson, Pascal Laplante, Luc-Étienne Boudras.

GESTION OPTIMISÉE DU MATÉRIEL ROULANT ▶ Depuis 2012, nous appliquons une nouvelle méthode de distribution du matériel roulant sur nos lignes. Le nombre de voitures pour chaque départ est maintenant ajusté chaque mois en fonction de l'achalandage. Cette méthode de gestion est basée sur une norme de charge qui, au-delà des considérations de sécurité, détermine le niveau de confort à bord des trains. En décembre 2014, nos trains en heure de pointe respectaient cette norme à 84 %.

NORME DE CHARGE

Niveau de confort	Passagers debout	Temps passé debout
Confortable	2 personnes par m²	Maximum de 20 minutes

CLIENTS-MYSTÈRE ▶ En 2014, nous avons lancé un nouvel appel pour recruter des clients-mystères, afin qu'ils nous aident à évaluer l'ensemble de nos services, que ce soit à l'une de nos 11 billetteries, à bord des trains de toutes nos lignes, de l'Express Chevrier ou au Service à la clientèle (SAC). Ensemble, nous évaluons tant l'accueil que la clarté de l'information et de la communication ainsi que la qualité du service offert par nos employés. Les clients-mystère répondent ensuite à un questionnaire en ligne et reçoivent une compensation en échange de leur évaluation sur la qualité de notre service.



AGENTS À BORD DES TRAINS DE BANLIEUE ▶ Depuis le début du mois de décembre, des agents au SAC sont présents à bord des trains sur deux de nos lignes. Huit agents se relayent dans tous les trains de la ligne Mascouche et dans le tiers des trains de la ligne Deux-Montagnes en dehors des périodes de pointe. Leur rôle est d'assurer toutes les communications à bord des trains, de répondre aux questions de la clientèle et de faciliter l'accès à bord des voitures aux personnes à mobilité réduite.

UN AGENT SAC À LA GARE LUCIEN-L'ALLIER ▶ Avec 62 départs et arrivées chaque jour de semaine et plus de 14 000 usagers qui y transitent chaque jour, la gare Lucien-L'Allier est la deuxième gare la plus achalandée du réseau de trains de banlieue. Depuis mars 2014, un agent y est en poste du lundi au vendredi, de 15h à 19h, afin d'assurer les communications et la diffusion des informations relatives aux différents départs de trains de banlieue des lignes Candiac, Saint-Jérôme et Vaudreuil-Hudson, notamment lors des perturbations de service.

AFFICHAGE DYNAMIQUE ▶ Depuis la fin 2014, à l'exception de trois gares dont l'aménagement permanent est en cours ou projeté, toutes nos gares sont équipées de panneaux à message variable, installés sur des piliers métalliques sur les quais, ou intégrés à des centres d'information clientèle placés aux accès des gares. Les gares de la ligne Mascouche ont été dotées de cet équipement de pointe dès leur ouverture. Les centres d'information permettent d'assurer une cohérence, une lisibilité et une accessibilité de l'information.

AVIS À LA CLIENTÈLE ▶ En 2014, nous avons revu en profondeur la présentation de nos avis à la clientèle, qui suivent le design graphique de notre nouvelle plateforme publicitaire, dans le but de les rendre à la fois plus visibles et plus attrayants. En tout, nous avons émis 90 avis, soit 46 pour les trains de banlieue et 44 pour les équipements métropolitains.

23 AGENTS SAC ET 2 SUPERVISEURS, à l'écoute 7 jours sur 7, 363 jours par année

- Près de 150 000 appels traités (125 000 appels entrants et 25 000 appels sortants)
- Près de 18 000 courriels traités
- 1 nouveau système de suivi de la relation client (CRM) depuis mars 2014, qui a permis de traiter près de 73 000 billets dans le CRM depuis juillet
- Près de 4 600 questions et commentaires traités par le biais des 7 comptes Twitter
- Près de 200 000 appels sur notre système automatisé des horaires (allo-tram) des trains et des autobus des CIT partenaires
- Près de 8 100 appels sur la ligne état du service (514 287-8726 option 3)

LA SÉCURITÉ AU QUOTIDIEN

Voyager en toute sécurité

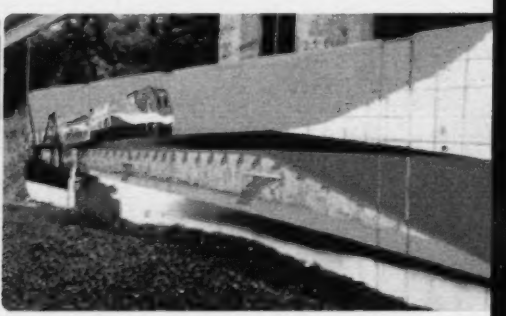
Pour assurer la sécurité de notre clientèle, 120 inspecteurs et agents de sécurité sillonnent nos stationnements, terminus, gares et trains de banlieue. Avant de patrouiller sur notre réseau, nos inspecteurs reçoivent une formation de 10 semaines à l'École nationale de police de Nicolet. Ils sont formés pour intervenir dans toutes sortes de situations, en prévenant les méfaits, en offrant de l'assistance ou en faisant simplement une vérification du droit de passage.

SÉCURITÉ FERROVIAIRE – Dans le cadre de l'Opération Gareautrain, nos employés, accompagnés de policiers, ont distribué des dépliants d'information dans plusieurs gares et terminus à travers notre réseau afin de sensibiliser notre clientèle à l'importance de respecter les règles de sécurité aux abords des voies ferrées. Initiative de Transports Canada et de l'Association des chemins de fer du Canada, cette semaine de sensibilisation propose diverses activités de prévention destinées aux usagers de trains.

ART URBAIN ET SÉCURITÉ – Nous avons mandaté le collectif d'artistes A'SHOP, spécialisé en peinture murale, pour effectuer une fresque sur le mur d'impact situé en bordure de la voie ferrée au niveau de la passerelle piétonnière du Grand Boulevard, dans l'arrondissement Notre-Dame-de-Grâce. Les projets de fresques « contrôlées » ont démontré que ce genre d'initiative est respecté par les graffiteurs. Ce projet artistique valorisant réalisé par trois artistes du collectif agit donc comme moyen de dissuasion aux intrusions dans l'emprise ferroviaire, ce qui renforce la sécurité des clients et des graffiteurs.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Notre coordonnateur Prévention et enquête Daniel Beaudry a reçu le **prix Roger Cyr** pour ses efforts en matière de sécurité ferroviaire qui ont contribué à la diminution du nombre d'incidents aux passages à niveau et liés aux intrusions dans la région métropolitaine de Montréal. Ce prix est décerné par Opération Gareautrain, l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada.



L'INFORMATION AU QUOTIDIEN

Le site Web de l'AMT, une modernisation réussie

Consulté en moyenne chaque mois par plus de 175 000 internautes, notre site Web est une référence de choix en matière de planification des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal. Pour servir toujours au mieux la clientèle des transports collectifs, une modernisation s'imposait pour y intégrer plusieurs outils de pointe. Le déploiement de ce nouveau site Web s'est fait en deux temps : en avril 2014, nous avons lancé une version en développement ; fin novembre, après une période de test et de rodage, et la prise en compte des commentaires de nos clients, nous avons basculé vers le nouveau site, qui remplace à la fois l'ancien site Internet et le site pour appareils mobiles.

amt.qc.ca plus simple, plus cohérent, plus accessible

Conçu pour offrir la meilleure expérience possible aux clients réguliers comme aux clients occasionnels des transports collectifs, le nouveau site, avec ses nouvelles fonctionnalités pratiques, améliore la convivialité et l'ergonomie, et facilite la recherche d'information, en plus de répondre aux plus hauts standards en matière d'accessibilité.

UN SITE UNIQUE ▶ Il s'adapte à tous les appareils (ordinateurs de bureau, tablettes et téléphones intelligents).

UN OUTIL DE RECHERCHE DE TITRES ▶ Il est le premier et le seul à offrir un outil permettant de trouver le meilleur titre de transport selon le trajet parmi les 700 titres de transport collectif en vigueur dans la région métropolitaine de Montréal (abonnements, titres mensuels et combinaisons de carnets ou de titres unitaires valables pour un trajet précis).

UN PLANIFICATEUR DE TRAJET INTERMODAL ▶ Simple et efficace, intégré à la page d'accueil, ce planificateur permet d'optimiser ses déplacements combinant transports collectifs et actifs dans la région métropolitaine de Montréal. Il intègre les données ouvertes de 19 organismes, ce qui représente pas moins de 26 000 arrêts et 231 000 correspondances possibles.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Notre nouveau site Web a reçu le **Grand Prix du concours Boomerang** organisé par Infopresse, dans la catégorie Site ou application de service en ligne. Ce prix prestigieux souligne les avancées technologiques de notre site Web, entièrement tourné vers la clientèle.

UNE SECTION MON AMT ▶ Elle permet à chaque client de personnaliser ses informations, comme sauvegarder ses moyens de transport (autobus, métro et trains de banlieue) et destinations favoris qui s'affichent directement sur la page d'accueil, et de gérer ses services en ligne, comme s'inscrire à l'Alerte-train.

UNE SECTION ÉTAT DU SERVICE EN TEMPS CONTINU ▶ Cette section offre une information constamment mise à jour sur les services de trains de banlieue, de métro, d'autobus de la STL et la portion de l'Express Chevrier qui circule sur la voie réservée du pont Champlain.

UNE SECTION NOUVELLES ▶ Elle nous permet de présenter nos différents projets d'actualité, de faire valoir nos idées et points de vue, et d'entrer en contact avec la clientèle. En 2014, nous avons diffusé 46 nouvelles, consultées près de 30 000 fois. Dans cette section, nous diffusons aussi des webreportages, des reportages photo qui montrent aux clients l'envers du décor : le SAC, la consultation publique en ligne, etc.

LE SAVIEZ-VOUS ?

En un an, le site Web a été consulté plus de 4,1 millions de fois, soit une **hausse de près de 11 %** depuis 2013.

AMT CHRONO et Alerte-train, les outils de choix du voyageur bien informé

AMT CHRONO ▶ À l'automne 2014, nous avons offert à nos clients une version améliorée de l'application AMT Chrono lancée un an plus tôt. Les principales améliorations sont :

- l'optimisation des alertes
- une page d'accueil facilitant l'inscription
- l'ajout d'un tutoriel sur la création d'alertes

Disponible gratuitement pour les téléphones intelligents utilisant iOS et Android, cette application mobile permet de s'informer au sujet des horaires et de l'état du service en temps réel sur le réseau de trains de banlieue : les clients peuvent ainsi suivre leur train en temps réel, recevoir des alertes personnalisées lors des perturbations de service pour les départs choisis, et joindre le service à la clientèle par téléphone ou par l'entremise de différents comptes Twitter. Il est également possible de consulter les horaires planifiés des trains, même sans connexion à un réseau. C'est un outil particulièrement pratique pendant l'hiver, quand les conditions climatiques affectent le service.

ALERTE-TRAIN ▶ En 2014, notre service gratuit d'alerte de retard ou de perturbation de service envoyée par message texte ou courriel comptait plus de 12 200 abonnés. Les abonnés peuvent recevoir des alertes concernant 12 départs, pour les lignes de leur choix, ce qui répond aux besoins des personnes qui ont des horaires variables ou qui fréquentent plus d'une ligne. Nous avons une forte hausse de clients actifs. Le nombre d'abonnés est cependant à la baisse, ce qui s'explique facilement par l'arrivée d'AMT Chrono, qui offre sensiblement les mêmes informations.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Depuis son lancement à l'automne 2013, l'application AMT Chrono a été téléchargée plus de **40 000 fois**.

Médias sociaux, les incontournables

TWITTER ▶ Grâce à nos neuf comptes Twitter, nous sommes connectés à nos clients, ce qui nous permet d'établir un dialogue direct avec eux. Nous les tenons informés de l'état de nos services en continu sur chaque ligne de trains de banlieue et sur la voie réservée du pont Champlain, sur les actualités AMT, et répondons aux questions qu'ils nous posent. Le contenu de nos informations, diversifié, est très prisé par les passionnés des transports collectifs.

	COMPTES	NOUVEAUX ABONNÉS	ABONNÉS
AMT	@amt_info	1790	7778
Nicolas Girard	@nigirard	1034	9209
Ligne Deux-Montagnes	@amt_DM	339	2026
Ligne Vaudreuil-Hudson	@amt_VH	295	1622
Ligne Saint-Jérôme	@amt_SJ	352	774
Ligne Mont-Saint-Hilaire	@amt_SH	272	924
Ligne Candiac	@amt_CA	206	764
Ligne Mascouche	@amt_MA	259	259
Voie réservée du pont Champlain	@VR_Champlain	175	724
TOTAL		**4722**	**24150**

FACEBOOK ▶ Depuis l'ouverture de notre compte Facebook en 2011, le nombre de personnes qui nous « suivent » ne cesse de croître : en 2014, nous avons enregistré 3865 nouveaux fans, pour un total de 11099 fans. Nous avons été très actifs : nous avons fait 270 publications, comparativement à 175 en 2013. Le pic d'activités a été enregistré lors du concours L'hiver sans ma voiture, avec un rebond en novembre, à quelques semaines du lancement de la ligne Mascouche. Nous y publions des actualités AMT tirées de notre section Nouvelles sur notre site Web, et nous informons nos fans sur nos activités et événements. Nous cherchons à diversifier les types de statut pour maintenir l'intérêt de nos fans : promotionnel, informatif, ludique ou participatif.

EN BREF

LinkedIn ▶ Plus de 920 nouveaux abonnés, pour un total de plus de 3000.

Flickr ▶ Environ 250 photos ajoutées en 2014, pour un total de 545600 vues.

Instagram ▶ Près de 2000 abonnés, plus de 1700 mentions J'aime, dont 70% proviennent de nos abonnés, et 115 publications depuis la création du compte en 2013.

Vimeo ▶ Plus de 3350 lectures, et 25500 téléchargements.

YouTube ▶ Plus de 49500 vues de notre vidéo sur le nouveau site Web, près de 9450 vues de la vidéo sur la ligne Mascouche et près de 5850 vues de la vidéo sur notre application mobile AMT Chrono.

En février 2014, nous avons organisé un concours de photos dans le but de promouvoir un moyen de transport autre que l'auto solo en temps hivernal : train, métro, autobus, vélo, marche, raquette, ski de fond, tout était possible, à part l'auto en solo. Parmi les 676 photos postées sur notre page Facebook, voici celle de la gagnante du Grand prix, Caroline Beaulieu.

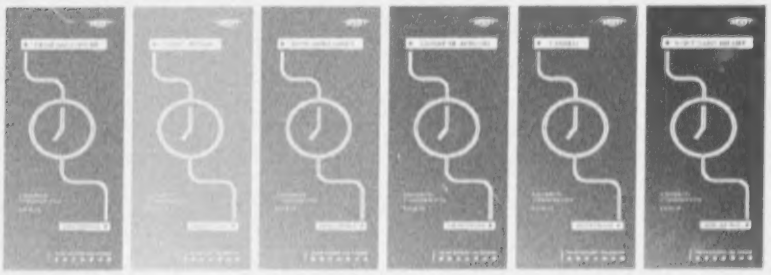
LA PROMOTION AU QUOTIDIEN

Une toute nouvelle plateforme publicitaire

Notre nouvelle plateforme publicitaire positionne l'expérience du déplacement au cœur du message et permet une opérationnalisation efficace de nos nombreuses communications. Déployée à l'occasion du lancement de la ligne Mascouche, cette nouvelle image bénéficie depuis son lancement de nombreux commentaires positifs, exprimés tant par notre clientèle que par le grand public.

LES POINTS FORTS DE LA PLATEFORME :

- Elle favorise la reconnaissance et la compréhension de la marque tout en contribuant à accroître la notoriété de l'AMT.
- Elle permet de décliner l'ensemble des campagnes de communication, qu'elles soient promotionnelles ou opérationnelles, rapidement et à faible coût.



Le design graphique de la nouvelle plateforme, simple et épuré, permet des déclinaisons facilement exécutables, ce qui accroît l'efficacité de notre studio graphique, compte tenu du grand nombre de campagnes et d'outils de communications pour informer notre clientèle créés et produits par celui-ci.

FAIRE BOUGER LES CHOSES

Cette nouvelle signature de marque met de l'avant notre dynamisme pour améliorer les services de transport collectif et alternatif à l'auto solo dans la région métropolitaine de Montréal. Les icônes qui lui sont associées contribuent à accroître la compréhension de notre rôle dans le domaine des transports collectifs métropolitains. La signature a été conçue pour souligner notre implication dans le domaine des modes de transport collectif tout en reconnaissant l'apport de tous nos partenaires.

Des campagnes promotionnelles en nombre

En 2014, 43 campagnes promotionnelles grand public ont été créées et produites par notre studio de graphisme interne. En voici quelques exemples parlants :

LES COMMUNICATIONS AU QUOTIDIEN

en dialogue avec les clients

CONSULTATIONS PUBLIQUES ▸ Au printemps 2014, nous avons mené nos traditionnelles consultations publiques. Ces cinq rencontres, une pour chacune de nos lignes en service à cette période, nous ont permis d'échanger avec nos clients sur les dossiers de transport collectif qui leur tiennent à cœur. Nous leur avons présenté les priorités, les projets et les initiatives en cours et à venir et avons répondu à leurs questions ou recueilli leurs commentaires.

Une consultation sur le Web a aussi été organisée, pendant laquelle un panel composé de huit experts était présent pour répondre en direct aux questions des internautes. Cette séance de clavardage a été très suivie et appréciée.

L'ensemble de la démarche de consultation nous permet d'entretenir un dialogue constructif, dans le but d'arrimer au mieux les projets de transport collectif aux besoins réels.

en dialogue avec les partenaires et les élus

COMITÉS DE PARTENAIRES ▸ Au printemps 2014, nous avons rencontré les comités de partenaires des différentes lignes de trains de banlieue afin de leur présenter le portrait de leurs lignes respectives, les projets à venir, les campagnes de communication et l'état d'avancement des grands projets ainsi que les enjeux financiers liés aux transports collectifs. Cette démarche récurrente assure la transparence de nos activités, démarches et projets tout en restant au diapason de la réalité de nos partenaires.

BULLETIN AUX PARTENAIRES ▸ Pour maintenir le dialogue et offrir une communication transparente et soutenue avec les élus municipaux et provinciaux ainsi que les partenaires en transport collectif, nous avons lancé en septembre 2014 un nouveau bulletin, qui paraît à un rythme dicté par l'actualité et aborde des thèmes variés. Il permet de suivre au fil des mois les dernières nouvelles concernant les transports collectifs métropolitains (nouveaux services, avancée des travaux, publications récentes, événements publics, etc.).

RENCONTRES AVEC LES PARTENAIRES ET ÉLUS ▸ Tout au long de l'année, nous multiplions aussi les rencontres et les échanges auprès des élus provinciaux et municipaux : une bonne compréhension des enjeux contribue en effet à l'acceptabilité sociale de nos projets, tant auprès de nos partenaires que des citoyens qu'ils représentent.

en dialogue avec la presse

En 2014, nous avons tenu 11 conférences de presse et diffusé 50 communiqués de presse. Nous avons traité et répondu à près de 600 demandes de représentants des médias. L'AMT a fait l'objet de plus de 1 000 mentions dans les médias.

PAGE AMT ▸ Chaque semaine, la Page AMT est publiée dans le journal *24 H*, à raison d'une par semaine en moyenne. Grâce à son lectorat important, ce journal gratuit nous offre une vitrine hebdomadaire pour informer à la fois notre clientèle et la population en général sur tous nos sujets d'actualité.

en dialogue avec les experts

En 2014, nous avons participé à huit congrès au cours desquels nous avons effectué quelque 25 présentations dans la région métropolitaine de Montréal, mais aussi ailleurs au Québec, au Canada et dans le monde. Ces échanges avec des experts et des décideurs reconnus dans le milieu des transports collectifs contribuent grandement au rayonnement public de notre organisation. Nous avons aussi reçu six délégations venues de France, du Royaume-Uni, du Sénégal et de Suisse.

Une participation active à 8 congrès

- Colloque TRAQ
- Conférence du rail de l'APTA
- Congrès annuel et congrès d'automne de l'ACTU
- Congrès annuel de l'AQTR
- Congrès annuel de l'ATC
- Entretiens Jacques Cartier
- National Railway Day Conference

CONGRÈS APTA (RAILRODEO) – En partenariat étroit avec la STM, nous avons accueilli l'édition 2014 du réputé congrès international de l'*American Public Transportation Association* (APTA). Le choix de Montréal comme emplacement a certainement contribué à faire de l'expérience des participants une réussite.

L'événement s'est décliné en deux volets :

- **le Rodéo international du rail** (du 12 au 15 juin au garage Youville de la STM) : cette compétition d'habiletés pour les opérateurs de trains et le personnel de l'entretien du matériel ou des équipements a attiré 250 participants, dont 18 équipes d'entretien et 15 équipes d'opérateurs.
- **la Conférence du rail** (du 15 au 18 juin à l'Hôtel Reine-Elizabeth et au Palais des congrès) : ce rendez-vous très prisé de l'industrie du rail pour le transport urbain a réuni près de 1 100 personnes. Une programmation diversifiée réunissant quelque 300 conférenciers sur 75 panels différents a permis aux congressistes d'échanger sur les meilleures pratiques et les enjeux communs tels que les technologies, l'exploitation, la sécurité, la planification, le développement durable, les finances, les projets d'immobilisations et la gestion.

CONGRÈS ATC – Le Congrès 2014 de l'Association des transports du Canada (ATC), s'est tenu au Palais des congrès de Montréal, du 28 septembre au 1er octobre, sous le thème Transport : du passé vers l'avenir. Montréal a accueilli plus de 1 200 délégués et professionnels de l'industrie. Des représentants de l'AMT, partenaire commanditaire, ont participé à plusieurs activités, dont la présentation d'un kiosque à l'exposition et l'organisation de deux visites techniques. À cette occasion, nous avons publié un bref historique des réalisations de l'AMT depuis sa création en 1996, en écho aux festivités du centenaire de cette grande association de transport.

CONGRÈS UITP 2017 À MONTRÉAL : UN ÉVÉNEMENT TRÈS ATTENDU !

En avril 2013, Montréal a été désignée ville-hôte du 62e congrès international et de l'exposition sur la mobilité et les transports urbains de l'Union internationale des transports publics (UITP), qui se tiendront du 13 au 17 mai 2017. Ce sommet est le plus important rassemblement mondial de tous les acteurs œuvrant dans le domaine des transports collectifs : il attire plus de 9500 délégués et visiteurs provenant de plus de 80 pays, de même que 350 exposants, et apporte des retombées économiques évaluées à plus de 13 M$.

Ce sera la première fois que cet événement de l'UITP aura lieu à Montréal et l'une des rares fois en Amérique du Nord. Il se tiendra en même temps que le 375e anniversaire de Montréal.

Dans ce dossier, l'AMT, la STM, le Palais des congrès de Montréal et Tourisme Montréal ont su promouvoir le dynamisme qui caractérise la ville de Montréal ainsi que les nombreuses opportunités de développement en matière de transport collectif dans la métropole. En étroite collaboration avec la STM, nous ferons la promotion de l'édition 2017 au congrès UITP 2015, qui aura lieu à Milan du 8 au 10 juin 2015.

Hambourg, avril 2013 : la délégation montréalaise convainc l'UITP de désigner Montréal comme ville-hôte du prestigieux *Global Public Transport Summit 2017* **de l'UITP.**

De gauche à droite : Michel Labrecque, ex-président du conseil d'administration de la STM ; Ossiane Thiais, président d'honneur de l'UITP (président de l'UITP au moment de la signature) ; Alain Flausch, secrétaire général de l'UITP ; Carl Desrosiers, ex-directeur général de la STM ; et Nicolas Girard, PDG de l'AMT.

Montréal, février 2015 : les trois membres de la délégation montréalaise sont accrédités au Club des Ambassadeurs du Palais des Congrès de Montréal, devant les grands décideurs de la métropole réunis lors du gala Reconnaissance, pour leur rôle majeur dans la venue de l'événement à Montréal.

De gauche à droite : Michel Labrecque, Nicolas Girard et Carl Desrosiers, en compagnie de Marc Croteau, sous-ministre du Tourisme.

ENTRETIENS JACQUES CARTIER ▶ Dans le cadre de la 27e édition des Entretiens Jacques Cartier et en collaboration avec la STM, la CMM et la Ville de Montréal, nous avons organisé les 6 et 7 octobre 2014 un colloque consacré aux transports, pour échanger sur les grands enjeux que pose l'intégration de l'urbanisme et du transport dans une planification durable du développement urbain. Cette rencontre internationale, qui s'est déroulée à Montréal, avait pour thème : Intégration urbanisme/transport et mobilité : nouveaux projets, nouveaux outils. Le colloque, qui a accueilli près de 120 chercheurs, experts et praticiens internationaux, s'est terminé par une visite technique de la nouvelle ligne Mascouche.

LES MERCREDIS DE L'AMT ▶ Depuis 14 ans, nous proposons environ chaque mois des conférences au cours desquelles plusieurs experts s'expriment sur les grands enjeux sociaux, économiques et environnementaux liés aux transports collectifs. En 2014, ce cycle de conférences, toujours très populaire, proposait huit rendez-vous :

Janvier : Repenser les équipements : simplifier les déplacements et contribuer au développement de quartier

Février : *Tramworld* – Le tramway moderne : la nouvelle référence en transport urbain

Mars : L'électrification face aux tendances en transport : des défis importants

Avril : Premier bilan de la Vélostation AMT : un projet innovant aux retombées positives

Mai : Le nouveau plan stratégique du RTL : sa démarche, son étude de marché et ses grands chantiers

Juin : Du Train de l'Est à la ligne Mascouche

Octobre : Coordonner urbanisme et transport : l'expérience des contrats d'axes français

Novembre : Le projet de corridor du nouveau pont sur le Saint-Laurent : une contribution à l'amélioration de la mobilité

Décembre : Les mesures préférentielles pour bus pour une optimisation de l'utilisation de la voie publique

AMÉLIORATION DE L'OFFRE

- Mesures d'atténuation
- Offre tarifaire
- Intermodalité
- Accessibilité et transport adapté

MESURES D'ATTÉNUATION EN PRIORITÉ

La gestion de la circulation routière, une nécessité

Depuis l'été 2011, dans un contexte où le réseau routier est extrêmement sollicité et fait l'objet de nombreuses réfections, le programme Mobilité Montréal permet de mettre en place rapidement et à moindre coût des mesures incitant la population à utiliser des modes de déplacement à la fois plus durables et plus efficaces que l'auto en solo. Année après année, nous participons à cette démarche en mettant sur pied des mesures de transport collectif pour réduire les impacts découlant des grands chantiers routiers. La mise en place de ces mesures d'atténuation de la congestion se fait en étroite coordination avec l'ensemble des partenaires concernés et dans une perspective de vision régionale. C'est l'occasion d'attirer de nouveaux clients vers les transports collectifs.

En septembre 2013, le gouvernement du Québec annonçait la création d'un programme d'investissement spécialement conçu pour financer le développement de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus. C'est pourquoi les projets reliés aux voies réservées sont maintenant regroupés dans notre Programme de développement de voies réservées métropolitaines 2013-2016.

Mesures 2014

En 2014, en plus de proposer d'importantes mesures tarifaires, nous avons mené à bien plusieurs mesures touchant l'amélioration de la congestion routière, notamment grâce à la bonification de notre réseau métropolitain de stationnements incitatifs.

CHANTIERS	STATIONNEMENTS	PLACES AJOUTÉES	TAUX D'OCCUPATION
Laval / Couronne nord	Saint-Jérôme	152	23 %
	Halte-covoiturage Mirabel	104	
Longueuil / Couronne sud	Montcalm-Candiac (nouveau)	244	100 %

Mesures 2014-2015 en cours

CHANTIERS	LIEUX	INTERVENTIONS
Pont Honoré-Mercier / Échangeur Saint-Pierre	Gare Sainte-Catherine Stationnement Châteauguay Stationnement Georges-Gagné	Bonification des stationnements
Pont Champlain / Turcot / Bonaventure	Gare Beauharnois Gare Pincourt Gare Vaudreuil Stationnement Chambly	Bonification des stationnements
	Stationnement La Prairie	Bonification du stationnement et des quais
Laval / Couronne nord	Gare Saint-Jérôme	Bonification du stationnement
Longueuil / Couronne sud	Stationnement Verchères	Aménagement d'un nouveau stationnement

Également en cours : mesures générales (Programme de supports à vélo) et mesures tarifaires

Mesures Turcot 2013-2017 en cours

Dans le cadre des travaux à l'échangeur Turcot, trois projets soutenus par Mobilité Montréal sont sous la responsabilité de l'AMT.

MOBILITÉ MONTRÉAL

LIEUX	INTERVENTIONS
Gare Lachine	Nouveau stationnement incitatif
Ligne Candiac	Nouvelle gare du Canal
Terminus complémentaire au terminus Centre-ville	Location d'un terrain et ajout de quais d'autobus

L'OFFRE TARIFAIRE EN ÉVOLUTION

OPUS+ : des offres à la carte

OPUS+ ▶ Depuis plusieurs années, avec nos partenaires OPUS+, nous offrons un programme d'abonnement annuel à un titre de transports collectifs, qui offre, parmi d'autres avantages, le 12e mois d'abonnement gratuit. Depuis 2011, dans le cadre du programme Mobilité Montréal, le MTQ offre aux nouveaux abonnés un autre mois gratuit, ce qui vient renforcer considérablement notre offre. Grâce à cette promotion périodique du MTQ confirmée en septembre 2014, nous avons mené une campagne d'abonnement 2 mois gratuits d'OPUS+, ce qui nous a permis d'ajouter plus de 7900 abonnés pendant la période promotionnelle. Au total, nous comptions près de 40 200 abonnés en décembre 2014, soit une hausse de 9 % en un an.

ACTIONS-TERRAIN ▶ Pour promouvoir ce programme, nous avons, entre autres, mené trois actions-terrain en 2014, pendant les périodes de renouvellement des titres, pour aller à la rencontre des non-abonnés et les sensibiliser aux avantages de l'abonnement : il est économique, flexible, sans pénalités d'annulation ou de modification.

Carte OPUS

Depuis 2008, les organismes de transport de la région métropolitaine partagent un système automatisé de vente de titres et de perception des recettes tarifaires : la carte OPUS. Chaque jour, plus de 1 000 000 de ces cartes sont utilisées dans les différents réseaux de transport collectif. Depuis 2012, les partenaires travaillent à mettre en place un système de recharge en ligne des titres de transport. Ce nouveau service, nommé OPUS en ligne, devrait être progressivement accessible au cours de 2015.

Offres tarifaires spéciales 2014

- OPUS à l'essai pour atténuer l'effet des travaux sur le pont Mercier (juillet 2014)
- Coupon de gratuité (2 jours) sur la ligne Saint-Jérôme (septembre 2014)
- 4 titres gratuits pour l'inauguration de la ligne Mascouche (décembre 2014)
- Mesures d'atténuation tarifaires financées par le MTQ (septembre 2014 à mars 2015)
- Offre tarifaire à déployer en cas d'urgence (en réserve)

Les entreprises : des partenaires naturels

En 2014, nous avons mené auprès des employeurs une campagne de promotion axée sur OPUS+ entreprise, qui capitalisait sur l'expérience positive d'entreprises participantes : celles-ci ont livré un témoignage très positif de leur adhésion au programme voué à inciter leurs employés à prendre un abonnement annuel aux transports collectifs. Les trois entreprises sont : Mouvement Desjardins, Transat Tours Canada et École de technologie supérieure.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le nombre d'abonnés OPUS+ et OPUS+ ENTREPRISE s'élevait en décembre 2014 à **45 740**, soit une croissance de **12 %** par rapport à 2013.

OPUS+ ENTREPRISE ▸ Parmi nos nombreux mandats, nous avons celui de promouvoir l'utilisation de moyens de transport autres que l'auto-solo, en particulier les transports collectifs. Dans ce contexte, les entreprises et institutions représentent un bassin important de personnes qui cherchent une alternative à l'auto-solo pour se rendre quotidiennement à leur travail. Les entreprises et institutions sont donc des partenaires naturels pour nous.

Nous avons développé une offre adaptée au milieu de travail : l'employé d'une entreprise participante bénéficie de l'équivalent d'un mois gratuit par année, et d'un deuxième pendant la période de promotion de Mobilité Montréal. Ces rabais peuvent être bonifiés par l'employeur. Mis en place en 2012, le programme actuel a connu une forte expansion en 2014, grâce à des efforts redoublés : 58 employeurs ont adhéré au programme, pour un total de 189, ce qui représente une hausse de 44 %, tandis que près de 1 650 abonnés se sont ajoutés, pour un total de 5 600, ce qui représente une hausse de 42 % (par rapport à 2013).

FIDÉLISATION DES ABONNÉS OPUS+ ET OPUS+ ENTREPRISE ▸ Toujours dans le cadre des mesures tarifaires du MTQ, nous avons proposé des mesures destinées spécialement aux anciens abonnés. Près de 35 600 d'entre eux ont eu accès au tarif fidélité, qui les exempte de la hausse tarifaire annuelle. Près de 160 abonnés ont souscrit à l'offre famille, qui donnait à l'abonné référant un membre de sa famille un 2e mois gratuit sur son abonnement annuel.

INTERMODALITÉ EN CONTINU

Les stationnements incitatifs, une diversité d'usages

Depuis toujours, nous considérons les stationnements incitatifs comme des maillons essentiels dans la chaîne de transports collectifs. Nous voulons maintenant en diversifier les usages pour nous adapter aux besoins de nos clients : en plus de l'offre habituelle, nous proposons donc des places de stationnement garanties, des places réservées aux covoitureurs, des places pour les voitures Communauto et des places avec recharge pour les voitures électriques.

STATIONNEMENTS GARANTIS Depuis juillet 2014, nous menons un projet pilote proposant un service d'espaces de stationnement garantis dans six de nos stationnements. Avec cette expérience, nous voulons tester les modes d'exploitation, de tarification et d'intégration, en vue d'un possible déploiement de la tarification dans d'autres de nos stationnements. Pour limiter l'impact sur la clientèle actuelle, une partie seulement de chaque stationnement (au plus 20 %) est réservée au stationnement tarifé : des places sont donc toujours disponibles en libre accès. Le service est offert sur une base mensuelle, avec une garantie de places proches de l'accès des gares, des quais d'autobus ou de la station de métro. Il existe aussi l'option d'une tarification journalière offerte dans deux stationnements. La réponse de la clientèle est généralement très positive.

COVOITURAGE AMT Mis en place en 2006, Covoiturage AMT offre des places de stationnement de choix, à proximité des accès aux transports collectifs, aux clients qui font du covoiturage et qui sont inscrits au programme. Ce service en ligne gratuit compte 7300 personnes inscrites et plus de 1200 équipages constitués, et la demande de vignettes a progressé de 16 % depuis 2013. À l'heure actuelle, 544 places sont réservées au covoiturage, réparties dans 57 de nos stationnements, et qui sont accessibles selon le principe du « premier arrivé, premier servi ». En 2014, nous avons ajouté 17 places réparties sur la nouvelle ligne Mascouche, et 18 sur le reste du réseau. Grâce à ce programme, nous optimisons l'espace disponible dans nos stationnements et nous renforçons notre positionnement comme leader des transports alternatifs à l'auto-solo pour le rabattement vers nos gares et terminus.

ACHALANDAGE		HAUSSE	OCCUPATION
2013	2014	2014/2013	2014
85 200	94 600	11 %	73 %

	QUOTIDIEN Places	MENSUEL Places	MENSUEL Ventes[1]
Gare Deux-Montagnes	–	249	98 %
Gare Roxboro-Pierrefonds	–	171	72 %
Gare Sainte-Thérèse	–	97	84 %
Terminus Cartier	75	52	100 %
Terminus Terrebonne	–	140	70 %
Stationnement Namur-Est	36	47	6 %
TOTAL	**111**	**756**	

1. Novembre

COMMUNAUTO En 2014, nous avons officialisé notre partenariat avec Communauto. Nous avons aussi réservé de nouvelles places au terminus De Montarville, à la gare Saint-Lambert et à la gare De la Concorde. En tout, les abonnés de Communauto ont accès à 13 places dans 7 de nos stationnements incitatifs, et ce, tout près des accès aux transports collectifs.

LIEUX	PLACES
Gare De la Concorde	1
Gare Saint-Lambert	1
Terminus De Montarville	1
Terminus Henri-Bourassa Sud	3
Terminus Montmorency	2
Terminus Panama	2
Terminus Radisson	3

HALTE-COVOITURAGE MIRABEL Depuis 2014, la halte-covoiturage Mirabel est sous notre responsabilité. Unique dans la région métropolitaine, ce concept offre aux adeptes de covoiturage de la région des Laurentides un point de rencontre facile d'accès et la possibilité d'y laisser un véhicule gratuitement avant de poursuivre leur trajet avec d'autres voyageurs. Une centaine de places sont ainsi mises à la disposition de la clientèle.

CIRCUIT ÉLECTRIQUE Nous sommes parmi les partenaires fondateurs du Circuit électrique, premier réseau de bornes de recharge publique pour véhicules électriques au Canada. Pour un coût minime, incluant le coût de l'électricité et l'accès à une place de stationnement à proximité de l'accès aux transports collectifs, les détenteurs d'un véhicule électrique peuvent recharger leur voiture tout en profitant des avantages des transports collectifs. Actuellement, 40 bornes sont ainsi mises à la disposition de notre clientèle dans une vingtaine de nos stationnements. En 2014, nous avons comptabilisé plus de 2500 sessions d'utilisation sur les bornes situées dans nos stationnements, soit une progression de 136% par rapport à 2013.

LIGNE MASCOUCHE Depuis sa mise en service en décembre 2014, sept gares de la ligne Mascouche offrent 2521 places de stationnement incitatif aux nouveaux voyageurs. Devant le grand achalandage à la gare Repentigny, un stationnement temporaire de 183 places a même été ouvert au parc Laverdière, en collaboration avec la Ville de Repentigny. Un service de navette gratuite amène les clients jusqu'à la gare pendant les heures de pointe.

STATIONNEMENT MONTCALM-CANDIAC En août 2014, nous avons mis en service le nouveau stationnement incitatif Montcalm-Candiac, de 244 places et de 6 quais d'autobus, situé sur le boulevard Montcalm Nord à Candiac. Le CIT Le Richelain en a profité pour modifier son réseau : des express partent du stationnement directement vers les terminus Centre-ville (TCV) et Longueuil. Dans le but d'accompagner la révision du réseau du CIT, la configuration du stationnement La Prairie a aussi été modifiée afin d'aménager une seconde boucle d'autobus. Trois nouveaux quais temporaires s'ajoutent aux deux actuels. **Taux d'occupation :** 100% dès la première semaine, sans impact négatif avéré sur les stationnements avoisinants.

LE SAVIEZ-VOUS ?

L'AMT exploite le plus grand parc de stationnements au Québec : elle met à la disposition de ses clients plus de **34 407 places** partout dans la région métropolitaine de Montréal.

Réseau de stationnements incitatifs Bilan 2014

OUVERTURE 2014	
Gare Anjou	308
Gare Mascouche	505
Gare Repentigny[1]	596
Gare Rivière-des-Prairies	202
Gare Saint-Léonard–Montréal-Nord	179
Gare Saint-Michel–Montréal-Nord	5
Garre Terrebonne	726
Stationnement Montcalm-Candiac	244
AJOUTS DE CAPACITÉ 2014	
Gare Roxboro-Pierrefonds	918 (+ 6)
Gare Saint-Constant	350 (+ 19)
Gare Saint-Jérôme	720 (+ 152)
Stationnement Cartier	609 (+ 13)
Stationnement Châteauguay	510 (+ 11)
Stationnement Panama	962 (+ 14)
Stationnement Radisson	534 (+ 9)
Stationnement Terrebonne	1388 (+ 123)
TOTAL	+ 3112

TRANSFERT DE RESPONSABILITÉ 2014	
Stationnement De Mortagne[2]	- 125
RECOMPTAGE ET AJUSTEMENTS 2014	
Gare Pointe-Claire	587 (- 2)
Gare Vaudreuil	593 (- 1)
Stationnement La Prairie[3]	566 (- 12)
Stationnement Le Carrefour	144 (- 82)
Stationnement Namur	425 (-3)
TOTAL	**- 225**

1. Comprend les places temporaires du parc Laverdière.
2. Sous la responsabilité du RTL et de la Ville de Boucherville depuis avr. 2014.
3. En raison de la bonification des quais d'autobus.

Le transport actif, un choix santé

SUPPORTS ET ABRIS À VÉLO ▶ À ce jour, on compte plus de 3 700 supports à vélo à travers le réseau de l'AMT. En 2014, 209 places ont été ajoutées dans plusieurs gares de la nouvelle ligne Mascouche en raison de leur fort potentiel d'achalandage pour ce mode de transport, favorisant ainsi l'utilisation du transport actif. Sur tout le réseau, ce sont 531 places qui ont été ajoutées en 2014.

AJOUTS SUR LA LIGNE MASCOUCHE	
Gare Anjou	14
Gare Repentigny	42
Gare Rivière-des-Prairies	18
Gare Saint-Léonard–Montréal-Nord	30
Gare Saint-Michel–Montréal-Nord	90
TOTAL	209

VÉLOSTATION ▶ Projet-pilote novateur de l'AMT, la Vélostation est un abri à vélo à accès contrôlé. La toute première du genre installée dans la région métropolitaine de Montréal est située à la gare Deux-Montagnes. Ouverte depuis juillet 2013, elle offre aux abonnés OPUS+ préalablement inscrits la possibilité de stationner leur vélo à l'abri des intempéries, 7 jours sur 7, 365 jours par année. Équipée de 78 places réparties sur des supports à deux étages, d'une pompe et de quelques outils pratiques, la Vélostation a immédiatement suscité l'intérêt des cyclistes. La clé est encodée à même la carte OPUS de l'abonné, ce qui permet d'actionner l'ouverture automatique de la porte lorsque la carte est déposée sur le lecteur situé à l'entrée de la Vélostation. À ce jour, 150 clés ont été distribuées afin d'optimiser l'utilisation des places disponibles.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Notre Vélostation a reçu le
Prix Dans l'œil de l'AQTR,
dans la catégorie Projet visionnaire.

La gare d'autocars de Montréal

Depuis juillet 2013, nous avons la responsabilité d'exploiter la gare d'autocars de Montréal (GAM), qui est maintenant notre propriété. Un plan d'affaires à long terme est en cours de développement. Ce terminus interurbain, qui accueille les lignes d'autocars desservant différentes municipalités du Québec, du Canada et des États-Unis ainsi que la navette 747 de la STM qui dessert l'aéroport P.-E. Trudeau, s'ajoute aux deux autres situés au terminus Cartier, à Laval, et au terminus Longueuil. En outre, ce terminus d'autocars est relié au réseau de métro de Montréal par la station Berri-UQAM, ce qui offre aux clients une intermodalité fonctionnelle entre les réseaux urbain et interurbain.

Le matériel roulant

VOITURES 700 – Modernisées, ces voitures se rapprochent du niveau de qualité et de fiabilité des voitures de série 3000 afin d'offrir une expérience client la plus agréable et uniforme possible sur l'ensemble du réseau de l'AMT. Entamé en 2013, le déploiement de cette flotte rénovée s'est finalisé au printemps 2014.

VOITURES 2000 – Les voitures loges de chacune des rames de voitures 2000 circulant sur la ligne de trains de banlieue Saint-Jérôme disposent maintenant de toilettes.

ACCESSIBILITÉ EN DÉVELOPPEMENT

L'accessibilité de l'information

AMT.QC.CA Entamée en 2013, la refonte de notre site Web a abouti au lancement d'un site renouvelé en 2014. Dès sa conception, nous avons travaillé dans une perspective d'offrir une meilleure accessibilité à tous nos usagers. Nous avons donc fait appel à des experts en accessibilité Web ainsi qu'à une équipe de chargés de projets chevronnés afin de recréer un site Internet répondant aux besoins des usagers ayant des limitations fonctionnelles. Cette refonte comporte plusieurs phases et nous nous engageons à assurer l'amélioration continue de la convivialité et de l'accessibilité à notre nouveau site, afin de répondre aux standards sur l'accessibilité d'un site Web (SGQRI 008-01) établis par le Secrétariat du Conseil du trésor. En vue de la mise en ligne de notre nouveau site, nous avons également mandaté la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN) pour qu'elle procède à des tests avec des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ainsi, nous avons pu nous assurer de la facilité d'accès à notre site en fonction de leurs besoins.

DOCUMENTATION ACCESSIBLE Certains de nos documents clés, comme la Politique d'accessibilité, le Plan d'action à l'égard des personnes handicapées, le Plan de développement de l'accessibilité du réseau et le Programme d'aide métropolitaine au transport adapté, sont désormais traités pour être accessibles à tous.

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE WEB Lors de notre consultation sur le Web, au printemps 2014, deux interprètes pour les malentendants étaient présents pour transmettre les échanges. Elles étaient visibles tout au bas de l'écran lors de la diffusion.

Consultation du milieu associatif

Nous avons poursuivi en 2014 la consultation du milieu associatif, représenté par le Comité de concertation du transport des personnes handicapées de Montréal, qui s'est réuni à trois reprises en 2014. Les éléments des plans d'action et de développement y sont présentés et commentés. Un sous-comité travaille actuellement sur les standards à définir dans nos infrastructures.

L'accessibilité aux transports collectifs et adaptés

AGENTS À BORD DES TRAINS DE BANLIEUE ▸ Depuis le début du mois de décembre, huit agents se relayent dans tous les trains de la ligne Mascouche. En plus d'assurer toutes les communications à bord des trains et de répondre aux questions de la clientèle, ils sont chargés de faciliter l'accès à bord des voitures aux personnes à mobilité réduite.

MODALITÉS D'UTILISATION DU TRAIN DE BANLIEUE ▸ Nous avons publié un dépliant sur les modalités d'utilisation du train de banlieue pour les personnes à mobilité réduite. Nous travaillons à toujours améliorer l'accessibilité de l'information en intégrant les commentaires des utilisateurs.

LIGNE MASCOUCHE ▸ Quatre gares sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, à savoir : Mascouche, Terrebonne, Repentigny et Gare Centrale. Les clients du tronçon de la couronne nord peuvent donc se rendre en train jusqu'à la gare terminale du centre-ville, la Gare Centrale. Nous travaillons à rendre les autres gares accessibles, grâce à l'installation progressive des ascenseurs et des mini-quais hauts.

Aide au transport adapté

En plus d'assurer l'accessibilité au réseau habituel de transport, nous avons la responsabilité de soutenir, développer, coordonner et promouvoir les services de transport adapté aux personnes handicapées dans la région métropolitaine de Montréal. Dans le cadre de notre Programme d'aide métropolitaine au transport adapté, nous attribuons une aide financière aux Services de transport adapté (STA) afin de les soutenir et de favoriser l'intégration de leurs services à l'ensemble du réseau. En 2014, l'aide financière que nous avons attribuée aux 12 STA situés sur notre territoire a permis de soutenir près de 242 865 déplacements en transport adapté métropolitain, représentant une hausse de 7,7 % par rapport à 2013.

DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE

- Planification des équipements de transport collectif métropolitains
- Réseau de métro
- SRB Pie-IX
- Voies réservées
- Centres d'entretien
- Infrastructures ferroviaires

PLANIFICATION DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAINS

AMÉLIORER LA MOBILITÉ ET STRUCTURER L'ESPACE URBAIN

Agissant depuis près de 20 ans comme responsable de la planification et de la réalisation des équipements de transport collectif métropolitains dans des milieux diversifiés, l'AMT a développé, au fil des ans, une expertise appréciable en la matière, qui a permis de formaliser en 2014 les orientations, principes et critères de planification à considérer pour l'aménagement d'équipements de transport collectif qui améliorent la mobilité tout en structurant l'espace urbain.

L'AMT, UN PARTENAIRE CLÉ DANS L'AMÉNAGEMENT URBAIN ▶ Près de 70 % des équipements sous notre responsabilité, existants ou en construction, sont au cœur des aires de type *transit-oriented development* (TOD) identifiées dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté par le Conseil de la CMM en 2012. En tant qu'organisme gouvernemental responsable de la planification des transports collectifs à l'échelle métropolitaine, de l'exploitation du réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) et du réseau de trains de banlieue ainsi que des prolongements du réseau de métro, nous sommes un partenaire clé de l'aménagement urbain.

Les 4 enjeux d'une planification réussie

L'aménagement urbain doit être conçu autour des équipements de transport collectif. Ces derniers doivent devenir les cœurs animés de quartiers mixtes et denses. Il faut prendre en compte :

- une évolution maîtrisée de l'équipement au fil du temps
- un urbanisme adapté aux besoins d'accès
- un niveau de service adéquat
- une gestion des nuisances

Les 3 orientations prioritaires

Un équipement de transport collectif doit s'intégrer de manière harmonieuse à son quartier. Il doit :

- offrir une expérience de déplacement de haute qualité
- contribuer au développement de quartiers orientés vers les transports collectifs
- faire preuve d'avant-garde en matière de design et d'aménagement

LE CAS DES ÉQUIPEMENTS TEMPORAIRES : Nous sommes souvent amenés à planifier des équipements temporaires dans des milieux appelés à être transformés. Nous voulons que chacun de ces équipements temporaires fasse aussi l'objet d'une planification adaptée aux besoins du milieu d'accueil et qu'elle soit pensée de façon à faciliter leur maintien à long terme selon les standards retenus pour l'ensemble des installations permanentes.

Pour que le TOD devienne un milieu de vie de qualité, le « T » doit répondre aux besoins de tous, par l'édification de nouveaux quartiers proposant un cadre de vie stimulant et des solutions de déplacement simples et confortables, à portée de chez soi.

LE RÉSEAU DE MÉTRO
un service de transport névralgique

Désirant répondre à la croissance des besoins en mobilité dans la région métropolitaine, le gouvernement du Québec a annoncé, en 2009, la création d'un Bureau de projet placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT pour poursuivre les études sur le prolongement du réseau de métro. Le projet concerne les prolongements des lignes 2 orange (vers Bois-Franc et Laval), 4 jaune (sur le territoire de Longueuil) et 5 bleue (vers Anjou).

À l'été 2013, l'AMT a déposé au gouvernement du Québec sa recommandation sur une séquence de mise en œuvre des prolongements du métro, en tenant compte des contraintes, des risques, des coûts et des bénéfices que présente chaque prolongement à l'étude. Cette approche permet au gouvernement du Québec de procéder à une planification budgétaire adéquate, considérant les investissements importants que requièrent la réalisation et l'exploitation des prolongements à l'étude.

En septembre 2013, le gouvernement du Québec a annoncé qu'il priorisait la réalisation du prolongement de la ligne bleue (avec l'ajout de cinq stations dans l'est de Montréal, de Saint-Michel à Anjou), tout en demandant à l'AMT de poursuivre les études en matière de développement urbain et de financement innovant pour les trois lignes à l'étude.

En vertu de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique adoptée par le gouvernement du Québec en février 2014, l'AMT a la responsabilité de déposer, d'ici la fin de l'année 2015, un dossier d'opportunité pour le prolongement de la ligne bleue permettant de confirmer l'option choisie pour ce prolongement. Pour ce faire, elle doit concevoir les infrastructures des stations, du tunnel et des équipements du métro, mener des analyses multi-domaines réalisées conjointement avec les arrondissements et la Ville de Montréal concernant la localisation des différentes infrastructures, étudier le développement urbain et le marché immobilier, et analyser les mécanismes de financement innovants et les sources de financement complémentaires. Elle doit aussi déposer une fiche d'avant-projet pour la mise à jour du séquencement des autres prolongements.

Par ailleurs, le 30 janvier 2015, le ministre des Transports a demandé à l'AMT d'évaluer l'impact de l'étude d'un mode autre que souterrain (tram-train, tramway et SRB) pour le prolongement de la ligne bleue sur le budget de fonctionnement du Bureau de projet des prolongements des lignes du métro et sur l'échéancier de production du dossier d'opportunité. L'AMT réalisera donc une étude préliminaire d'achalandage et évaluera les impacts potentiels de l'implantation du mode retenu sur la clientèle, la circulation locale et les riverains.

Les bénéfices attendus

Sur le plan de la mobilité :

- Une desserte de choix en transport collectif dans l'est de Montréal
- Une correspondance avec le service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX
- Un achalandage journalier de plus de 80 000 usagers

Sur le plan de l'économie :

- Un levier majeur pour le développement économique de l'est de la métropole
- La création visée de près de 9 000 emplois

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le métro compte pour près de **50 %** de l'achalandage annuel en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

LE SRB PIE-IX

une solution efficace et sécuritaire

Axe majeur de déplacement métropolitain, le boulevard Pie-IX a le potentiel de devenir un corridor de transport collectif essentiel. Pour ce faire, il doit impérativement faire l'objet d'une révision en profondeur de son aménagement pour qu'il soit sécuritaire, efficace et convivial, et intégré à un projet urbain socialement acceptable et responsable.

Au cours de l'année 2014, l'AMT a élaboré un dossier d'opportunité qui a été déposé au MTQ et qui devrait sous peu être soumis au Conseil des ministres, en respect de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Dans ce dossier d'opportunité, l'AMT présente les études sur les modes de transport envisagés, soit le SRB, le tramway et le trolleybus. Selon ces études, le SRB se révèle le mode de transport qui comporte les coûts les plus faibles avec le plus de bénéfices. Le dossier d'opportunité présente également le tracé recommandé, qui va du boulevard Saint-Martin, à Laval, à l'avenue Pierre-de-Coubertin, à Montréal.

Compte tenu de l'aménagement de la voie de circulation de transport collectif au centre du boulevard, il faut réaliser une série d'interventions au mobilier urbain (modification de l'éclairage de rue et de la dimension des trottoirs) et à l'aménagement paysager, en plus de la mise à niveau des réseaux d'égout et d'aqueduc. Dans ce projet, l'AMT et la Ville de Montréal combinent leurs efforts pour doter le boulevard Pie-IX d'un nouveau visage plus urbain, convivial et sécuritaire pour les piétons, les riverains et les usagers des transports collectifs.

De plus, il est impératif d'assurer une uniformité entre les portions montréalaises et lavalloises du projet, de même que de tisser un lien entre les services d'utilité publique et les planifications de travaux de chacune des municipalités et du MTQ.

Depuis le début de l'année 2015, une entente de principe entre la Ville de Montréal et l'AMT est effective pour la mise sur pied un Bureau de projet intégré. Une fois que le Conseil des ministres aura donné son autorisation, nous procéderons à la mise en place de ce Bureau de projet conjoint.

Une première station SRB sera implantée en 2015/2016 à la hauteur de la rue Amos à Montréal-Nord. Cette première station nous permettra de valider, sur le terrain, les paramètres de conception du SRB.

Le service du SRB sera mis en exploitation graduellement selon l'échéancier de réalisation des travaux aux infrastructures municipales réalisés par la Ville de Montréal. Les différents partenaires s'entendent sur le fait que ce projet crucial pour tout le nord et l'est de Montréal doit être réalisé dans les meilleurs délais.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le SRB Pie-IX prévoit faire passer l'achalandage journalier de **38 000** à **70 000** déplacements dans les deux directions.

Le SRB, un projet intégré

L'AMT et la Ville de Montréal ont convenu d'implanter le SRB Pie-IX dans le cadre d'un projet intégré de reconstruction et de requalification du boulevard Pie-IX.

Ce projet majeur comporte trois volets :

- VOLET TRANSPORT COLLECTIF : comprend la mise en place des voies réservées bidirectionnelles permanentes du SRB au centre du boulevard Pie-IX et la construction de 15 stations à Montréal.
- VOLET INFRASTRUCTURES MUNICIPALES : comprend la mise à niveau des conduites d'eau potable et d'égout, ainsi que la reconstruction de l'ensemble de la voirie (fondation, chaussée, trottoirs et terre-plein).
- VOLET AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC : prévoit, selon les tronçons, l'élargissement des trottoirs ou la création d'un large terre-plein central, afin d'améliorer les conditions de marche et la qualité de vie des riverains.

LES VOIES RÉSERVÉES
une mise en place rapide et peu coûteuse

Les voies réservées métropolitaines ont des atouts indéniables : une possibilité de mise en place très rapide pour un investissement relativement modeste. C'est pourquoi nous comptons renforcer notre réseau, le faisant passer à 250 km d'ici 2020 afin de compléter le maillage actuel de voies réservées (en rive, en contresens ou en site propre) et de mesures préférentielles pour autobus.

Pour y arriver, nous avons établi un programme de développement pour 2013-2016, qui s'inscrit dans le cadre du programme d'investissement annoncé en septembre 2013 par le gouvernement du Québec. Il a été élaboré à partir des opportunités identifiées pour un horizon de réalisation à court terme. Les travaux de réalisation sont séquencés en plusieurs phases : deux voies réservées ont été ajoutées en 2014 et d'autres tronçons devraient être mis en service en 2015 et 2016.

Nous poursuivons notre démarche de coordination métropolitaine étroite avec les exploitants des différents réseaux d'autobus et le MTQ afin d'assurer une cohérence dans le développement des voies réservées pouvant être utilisées par plus d'un opérateur, mais également de faciliter le rabattement et la complémentarité aux modes lourds. Des comités de suivi de projets ont été mis en place avec les partenaires et se tiennent périodiquement.

Les ajouts 2014

ACCÈS AMÉLIORÉ DES AUTOBUS AU PONT CHAMPLAIN En octobre 2014, nous avons prolongé de 1,9 km la voie réservée aménagée sur l'A-10 à l'approche du pont Champlain, en direction de Montréal. Cette nouvelle configuration permet maintenant aux autobus en provenance de l'A-10 et de l'A-30 de s'insérer directement dans la voie en site propre située au centre de l'A-10, sans passer par le réseau routier municipal de Brossard. Le temps de parcours des autobus en est réduit d'environ 20 %. Ce projet a été réalisé dans le cadre du Programme d'aide aux mesures préférentielles pour autobus du gouvernement du Québec. En tout, 120 autobus provenant de sept organismes de transport empruntent quotidiennement la nouvelle section de voie réservée, ce qui représente environ 5 000 personnes en heure de pointe du matin seulement.

VOIES RÉSERVÉES SUR LE BOULEVARD TASCHEREAU Nous avons aménagé de nouvelles sections de voie réservée sur le boulevard Taschereau, sur la Rive-Sud. Un total de 5,8 km de voies bidirectionnelles est maintenant réservé aux autobus entre la rue Auguste et le boulevard La Fayette, excluant un tronçon près de la R-116. Les gains sont intéressants : les usagers qui transitent aux terminus Panama et Longueuil voient leur temps de parcours réduit lorsque leur autobus emprunte le boulevard Taschereau, avec une plus grande ponctualité des services d'autobus et une meilleure fluidité de la circulation routière. En tout, près de 130 autobus provenant de trois organismes de transport (RTL, CIT de la Vallée-du-Richelieu et CIT Chambly-Richelieu-Carignan) empruntent quotidiennement les nouvelles sections de voie réservée, ce qui représente environ 6 000 personnes en heure de pointe du matin seulement.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les voies réservées sont utilisées par environ **2 000 véhicules** en période de pointe et transportent plus de **100 000 personnes** par jour.

Mesures préférentielles

LE PLAN DE TRAVAIL EN COURS (2015-2016)

- Axe A-10 entre A-30 et A-35
- Axe A-440 entre le boulevard Industriel et la montée Saint-François
- Axe Boulevard Cousineau
- Axe Boulevard De la Concorde entre Montmorency et Pie-IX à Laval
- Axe Boulevard Notre-Dame à Laval
- Axe Boulevard Notre-Dame à Repentigny
- Axe R-112
- Axe R-116 entre Saint-Bruno et Saint-Basile
- Axe R-134 entre Brossard et La Prairie
- Échangeur R-132 et R-134

Les comités d'axe

Les comités d'axe sont des outils de concertation métropolitaine pour élaborer des solutions de mobilité rassembleuses et cohérentes sur plusieurs axes majeurs de déplacements dans la région. En raison de la situation financière de l'AMT, les travaux des comités d'axe pilotés par l'AMT ont cependant été ralentis depuis l'automne 2014.

COMITÉ D'AXE A-15 (créé en 2013) ▶ En 2014, deux projets ont été priorisés et sont actuellement en attente de confirmation. En concertation avec nos partenaires, nous avons élaboré, dans le programme 2013-2016 de voies réservées et mesures préférentielles pour autobus, un volet qui touche les territoires de Laval et de la couronne nord. Nous poursuivons également les études sur le projet de voies réservées sur l'A-15, en considérant l'intervention majeure prévue par le MTQ sur le pont Gédéon-Ouimet, entre Laval et Boisbriand.

COMITÉ D'AXE TASCHEREAU/ROUTE 132 (créé en 2013) ▶ La Charte d'amélioration de la mobilité et de l'aménagement intégrant le portrait, le diagnostic, la vision et la stratégie d'interventions privilégiée pour l'axe Taschereau/Route 132 a été déposée pour approbation au comité directeur en septembre 2014. Un bureau de projet, chargé de planifier et de matérialiser la vision retenue pour l'axe dans un Plan directeur d'aménagement et de transport et un Plan directeur de développement économique doit maintenant être mis en place. Les travaux du comité reprendront dès confirmation par les partenaires concernés d'un budget en vue de financer les travaux de ce bureau de projet.

COMITÉ D'AXE A-19 (créé en 2014) ▶ En février 2014, nous avons annoncé le démarrage du comité d'axe A-19. Mis sur pied dans un contexte de forte croissance démographique et urbaine en couronne nord, ce comité doit permettre de répondre à la hausse attendue des besoins de mobilité dans l'axe. Ce comité doit également prendre en compte l'opportunité du projet de parachèvement de l'A-19 et d'implantation de voies réservées au transport collectif annoncé par le MTQ en septembre 2013.

LES CENTRES D'ENTRETIEN
socles d'un service performant

Pour répondre à l'accroissement des besoins d'entretien du matériel roulant et contrer la pénurie de fournisseurs qualifiés, nous construisons actuellement deux centres d'entretien et sites de garage des trains de banlieue : le premier accueillera les trains circulant sur les voies du CP, le second ceux circulant sur les voies du CN.

CENTRE D'ENTRETIEN LACHINE – Après l'acquisition du site ferroviaire de Lachine (cour Sortin) en 2009, suivie d'un appel de qualification lancé en 2010, les travaux de construction ont débuté en 2012 et devraient s'achever d'ici la fin de 2015. Les installations d'entretien seront à la fine pointe de l'industrie pour répondre aux exigences opérationnelles reliées à nos activités : elles comporteront entre autres des équipements lourds comme un pont roulant de 30 tonnes, une table de découplage de 100 tonnes, un lavage à pression vapeur, etc. Ce projet a été géré dans le respect de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, en vigueur au début du projet.

LES CARACTÉRISTIQUES

- Un garage extérieur pour 13 rames
- Un atelier d'inspection pour 1 rame
- Un atelier de réparations pour 2 locomotives et 2 voitures
- Un lave-train automatisé

CENTRE D'ENTRETIEN POINTE-SAINT-CHARLES – Maintenant propriété de l'AMT, le site des anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles servira à l'entretien des trains circulant sur le réseau CN à destination de la Gare Centrale, soit les lignes Deux-Montagnes, Mont-Saint-Hilaire et Mascouche. En 2013, un appel de qualification a été lancé pour la conception, la construction et le financement du centre d'entretien. Après l'analyse des candidatures reçues, et en étroite collaboration avec le MTQ et la SQI, nous avons lancé en 2014 l'appel de propositions du contrat de conception-construction-financement-entretien, dont la conclusion est prévue pour le printemps 2015. Après cette étape, les travaux débuteront et le centre d'entretien devrait être opérationnel en 2017. Géré tout d'abord en vertu de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, ce projet est maintenant soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

LES CARACTÉRISTIQUES

- Un garage extérieur pour 21 rames
- Un atelier d'inspection pour 2 rames
- Un atelier de réparations pour 3 locomotives, 5 voitures et 2 couples motrice-remorque
- Un lave-train automatisé
- Un atelier de profilage de roues pour l'ensemble de la flotte

LE SAVIEZ-VOUS ?

Pour assurer un service fiable à nos clients, nous devons entretenir quotidiennement notre flotte composée de **41** locomotives, **206** voitures et **58** automotrices.

LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

à construire, moderniser ou consolider

JONCTION DE L'EST ▶ Préalable indispensable à la mise en service de la ligne Mascouche, effective depuis décembre 2014, l'étagement ferroviaire de la jonction de l'Est permettra à terme d'augmenter le nombre de trains de passagers sur la ligne Deux-Montagnes, tout en évitant les conflits de croisement à niveau avec les trains de marchandises du CN circulant sur la subdivision Saint-Laurent. La voie de la subdivision Saint-Laurent a été surélevée et celle de la ligne Deux-Montagnes abaissée. Des voies de déviation temporaires ont été mises en place à l'été 2011 afin de maintenir le service durant les travaux de construction de l'étagement, qui ont pris fin en octobre 2013. Le démantèlement de ces voies temporaires s'est terminé en 2014, et certains travaux de finition seront réalisés en 2015.

MISE AUX NORMES DU TUNNEL MONT-ROYAL ▶ Construit entre 1912 et 1917 et mis en service en 1918, le tunnel Mont-Royal est le lien ferroviaire entre la gare Canora et la Gare Centrale. Il représente une infrastructure majeure et névralgique puisqu'il permet un accès direct au centre-ville pour les usagers de la ligne Deux-Montagnes, la plus achalandée du réseau, et ceux de la ligne Mascouche depuis le 1er décembre 2014. Le programme Réno-Tunnel, défini en collaboration avec nos partenaires, vise spécifiquement à continuer à améliorer la sécurité dans le tunnel Mont-Royal. Une première phase visant à améliorer les mesures de sécurité au sein du tunnel Mont-Royal a été achevée préalablement à la mise en service de la ligne Mascouche : elle inclut l'installation d'une nouvelle signalétique d'urgence, de trottoirs d'évacuation, d'un nouveau système de radiocommunications et d'un poste de ventilation temporaire. Nous nous sommes aussi dotés du premier véhicule d'intervention rail-route en Amérique du Nord, pour circuler dans le tunnel Mont-Royal. Cette première phase, maintenant terminée, a nécessité l'interruption de service sur la ligne Deux-Montagnes durant deux fins de semaine cet automne. Une deuxième phase de travaux sera entamée d'ici la fin de l'année 2016. Elle concerne la bonification des systèmes de ventilation installés lors de la première phase du projet, l'installation de stations bleues en tunnel, d'un système de détection incendie/CO/fumée, l'ajout de systèmes de détection d'intrusion et d'échauffement de pièces sur les voies ferroviaires en amont du tunnel ainsi que le renforcement du système de radiocommunication installé en phase 1.

ACCÈS DE LA GARE VENDÔME VERS LE CUSM ▶ Accueillant les usagers des lignes de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac, de la station de métro et des circuits d'autobus attenants, le pôle intermodal Vendôme représente un point de passage très important. Sa fréquentation est encore appelée à croître de près de 40 % avec l'ouverture prochaine du Centre universitaire de santé McGill (CUSM). Il est donc essentiel d'assurer aux usagers des transports collectifs un accès direct, rapide et sécuritaire au nouvel hôpital. Des mesures transitoires sont en cours de réalisation et seront terminées pour l'ouverture officielle du CUSM, en juin 2015. Les travaux concernent notamment le prolongement du tunnel actuel et des modifications à la portion du tunnel de la gare se dirigeant vers le CUSM, la construction d'un sentier extérieur entre le boulevard de Maisonneuve et la gare, ainsi que l'adaptation de plusieurs de nos équipements, ce qui permettra une meilleure circulation vers l'hôpital. Par ailleurs, des mesures permanentes sont prévues à plus long terme. En mars 2015, le ministre des Transports du Québec a désigné la STM comme gestionnaire et maître d'œuvre pour la réalisation du projet permanent de lien entre le pôle multimodal Vendôme et le CUSM. La station de métro Vendôme sera dotée d'un second édicule avec des ascenseurs et d'un tunnel piétonnier de près de 120 mètres donnant directement accès au CUSM, afin que les personnes à mobilité réduite puissent accéder facilement au nouvel hôpital.

TRAVAUX MAJEURS SUR LE RÉSEAU DU CP ▶ De l'été à la fin de l'année 2014, d'importants travaux ont été réalisés sur le réseau de trains de banlieue exploité par le CP, principalement sur la ligne Vaudreuil-Hudson et à plus petite échelle sur les lignes Candiac et Saint-Jérôme. Ils concernaient la modernisation du système de signalisation, l'ajout des voies de liaison le long du parcours et l'entretien régulier des voies ferrées entre les gares Vaudreuil et Lucien-L'Allier, soit dans la subdivision Westmount et la subdivision Vaudreuil. Ils ont permis d'améliorer la fiabilité du service actuel, d'accroître l'efficacité et la flexibilité du réseau, et de développer les infrastructures nécessaires à de futures augmentations de service. Pour diminuer les conséquences sur la clientèle, les travaux ont

Acquisition de la ligne Deux-Montagnes

Depuis 2014, nous sommes propriétaires des voies électrifiées sur lesquelles circule la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes. Cette acquisition nous permettra de réaliser des économies annuelles de l'ordre de 5,7 M$ et d'être le maître d'œuvre du développement stratégique de la ligne en fonction du financement disponible.

été principalement réalisés en dehors des heures de pointe et les fins de semaine. Durant deux fins de semaine, un service d'autobus alternatif a été mis en place pour pallier l'interruption temporaire du service sur les lignes Vaudreuil-Hudson et Saint-Jérôme.

MUR D'IMPACT À NOTRE-DAME-DE-GRÂCE ▶ Nous avons construit un mur d'impact près de la passerelle piétonnière du Grand Boulevard, dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce, en prévision de la pose de la troisième voie dans la subdivision Westmount, qui permettra d'augmenter le service sur la ligne Vaudreuil-Hudson.

LIGNE VAUDREUIL-HUDSON ▶ **Gare Dorion :** Dans le cadre du projet d'amélioration des infrastructures et de la signalisation entre les gares Montréal-Ouest et Vaudreuil, nous avons procédé, au cours de l'été et de l'automne 2014, à des travaux de réaménagement : nous avons supprimé le lien interquai non protégé et procédé à l'amélioration de l'accessibilité universelle (nouvelle rampe d'accès au nord de la voie ferrée et modification du trottoir d'accès au sud de la voie). À la demande de Transports Canada et du CP, le lien piétonnier non protégé a dû être supprimé afin de réduire les risques d'incidents et d'accidents, plus particulièrement en vue de l'éventuel ajout de service sur la ligne Vaudreuil-Hudson.

LIGNE CANDIAC ▶ **Gare Saint-Constant :** L'aménagement permanent de la gare Saint-Constant, avec agrandissement du stationnement, s'inscrit dans le cadre du plan municipal de revitalisation de la rue Saint-Pierre. La gare est située dans un complexe multiservice entièrement réaménagé et agrandi, incluant des services diversifiés (café, épicerie, nettoyeur, garderie, etc.). Entamés à l'été 2014, les travaux comprennent l'aménagement permanent de 277 places de stationnement, l'installation d'un nouvel éclairage et de mobilier urbain, l'aménagement d'un accès cyclable sécurisé et des trottoirs. D'ici l'automne 2015, nous ferons également des ajustements et des améliorations au quai principal (éclairage, mobilier, escalier, valideuse de billets et tuiles tactiles), et nous aménagerons un nouveau quai d'urgence. Par ailleurs, le CN aménagera un passage piétonnier sécurisé au passage à niveau.

LIGNE SAINT-JÉRÔME ▶ Durant le printemps et l'été 2014, nous avons procédé à des travaux de réaménagement de deux gares afin d'améliorer la sécurité et de rendre les sites plus agréables. **Gare Bois-De-Boulogne :** Les quais ont été réaménagés avec une ligne jaune tactile, de nouveaux lampadaires et garde-corps ont été posés, la billetterie a été déplacée, un valideur a été installé sur chacun des quais, et un lien entre les quais sécurisé par des barrières automatiques a été aménagé. **Gare Parc :** Les quais ont aussi été réaménagés avec une ligne jaune tactile, l'éclairage a été amélioré, et un lien entre les quais sécurisé par des barrières automatiques a été aménagé.

Deux projets métropolitains structurants

Le 13 janvier 2015, le gouvernement du Québec a annoncé la conclusion d'une entente commerciale avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) pour la réalisation, la gestion et le financement de grands projets d'infrastructures. Deux projets de transport collectif ont déjà été identifiés : le système de transport collectif dans l'axe A-10 et un système de transport collectif entre le centre-ville et l'ouest de l'île de Montréal. Le projet de loi 38 visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la CDPQ a été déposé à l'Assemblée nationale le 18 mars 2015. Une fois ce projet de loi officiellement adopté, l'AMT collaborera avec le gouvernement du Québec et la CDPQ afin d'assurer une transition ordonnée des dossiers.

SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF DANS L'AXE A10/ CENTRE-VILLE (MONTRÉAL) ▶ Le pont Champlain est un axe majeur où circulent quotidiennement environ 50 000 personnes en transport collectif. En raison de son usure prématurée, le gouvernement fédéral a annoncé dès 2011 la construction d'un nouveau pont pour 2021, puis en 2013, a devancé la livraison en 2018. Pour le gouvernement du Québec, la reconstruction du pont représente une occasion idéale de mettre de l'avant un choix responsable, durable et novateur en matière de transport collectif.

En 2011, le gouvernement du Québec a mis en place un Bureau des partenaires pour développer une vision globale du corridor et participer activement aux réflexions du gouvernement fédéral et aux travaux prioritaires requis. Ce Bureau a donné l'opportunité à l'AMT de définir une vision concertée des transports collectifs dans l'axe A-10 reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal. En avril 2013, le ministre des Transports annonçait la création d'un Bureau de projet sous la responsabilité de l'AMT afin de concrétiser la mise en place d'un système de transport collectif dans l'axe A-10.

Au printemps 2014, dans la foulée de l'adoption de la nouvelle Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, le ministre des Transports a demandé à l'AMT d'adapter son programme d'études et l'échéancier du projet afin de produire un dossier d'opportunité à la fin de l'été 2015. Conformément aux exigences de cette nouvelle Directive, le bureau de projet procède à l'analyse de différents modes de transport possibles dans le corridor étudié, de type système léger sur rail (métro léger et tram-train) et SRB.

Depuis, le projet de loi 38 a été déposé à l'Assemblée nationale. Une fois que ce projet de loi sera adopté, l'AMT offrira son entière collaboration au gouvernement du Québec et à la CDPQ pour assurer une transition ordonnée du projet.

PLAN DE MOBILITÉ DE L'OUEST (PMO) ▶ Afin de définir le projet optimal de transport collectif pour faciliter les déplacements dans l'ouest de l'île de Montréal, tout en desservant l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, l'AMT et le MTQ ont mis en place en 2012 un processus de travail concerté sur les enjeux stratégiques associés à l'amélioration de la mobilité des personnes dans l'ouest de l'île de Montréal ; ce travail se fait au sein d'un Bureau des partenaires du PMO dont le but est de réaliser un plan de travail et un échéancier détaillé des besoins et des enjeux de mobilité.

Les travaux du Bureau des partenaires ont servi à dresser un portrait clair des besoins et enjeux de mobilité et un diagnostic cohérent de la mobilité dans l'ouest. Forts de cette compréhension concertée et partagée des besoins, de même que des objectifs ciblés par la démarche du PMO, les partenaires ont élaboré différents scénarios de desserte en réponse aux besoins ciblés, dont quatre ont été retenus :

Scénario A1 : dominance Système léger sur rail (SLR) (reliant le centre ville de Montréal au centre commercial Fairview Pointe-Claire (SLR long))

Scénario A2 : dominance SLR (reliant le centre-ville de Montréal à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau (SLR court))

Scénario B : dominance Train (mettant de l'avant le service de trains de banlieue sur la ligne existante Vaudreuil-Hudson)

Scénario C : dominance Bus (privilégiant le développement du service par autobus dans l'ouest de Montréal, complété par une légère amélioration des services sur la ligne Vaudreuil-Hudson (deux semi-express en pointes du matin et de soir))

Les quatre scénarios ont été évalués en fonction de leur cohérence avec les objectifs ciblés, les besoins à combler et la stratégie d'intervention convenue. Les résultats de ces analyses ont été présentés au comité directeur du PMO le 20 juin 2014 en vue de l'identification du ou des scénarios à privilégier pour la poursuite des études. À ce titre, les scénarios A1, B et C ont été retenus. L'AMT a alors obtenu le mandat de poursuivre ses travaux.

Depuis, le projet de loi 38 a été déposé à l'Assemblée nationale. Une fois que ce projet de loi sera adopté, l'AMT offrira son entière collaboration au gouvernement du Québec et à la CDPQ pour assurer une transition ordonnée du projet.

GOUVERNANCE

- Mandats, territoire, partenaires
- Conseil d'administration
- Équipe de direction
- Accès aux documents
- Éthique et déontologie
- Ressources humaines
- Responsabilité sociale
- Plan de développement durable

MANDATS, TERRITOIRE, PARTENAIRES

Depuis le début de nos activités en 1996, nous avons pour mission de soutenir, exploiter, développer, coordonner et promouvoir les services de transport collectif dans le but d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Pour remplir ce rôle, nous bénéficions du statut de mandataire de l'État et relevons du ministre des Transports du Québec.

NOS MANDATS

En vertu de la loi constitutive de l'AMT, nous exerçons les mandats suivants :

- Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec nos partenaires
- Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus
- Contribuer à l'amélioration de l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine
- Planifier et construire tout prolongement du réseau de métro
- Participer au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région
- Soutenir financièrement les services de transport adapté (STA) participant au Programme d'aide métropolitaine au transport adapté
- Offrir aux partenaires notre expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements

NOTRE TERRITOIRE

Notre territoire regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecœur dans l'axe est/ouest.

NOS PARTENAIRES EN TRANSPORT COLLECTIF

Ministère des Transports du Québec

14 organismes de transport œuvrant dans la région métropolitaine de Montréal :

- **3 sociétés de transport :**
  - Réseau de transport de Longueuil (RTL)
  - Société de transport de Laval (STL)
  - Société de transport de Montréal (STM)
- **9 conseils intermunicipaux de transport (CIT) :**
  - CIT Chambly-Richelieu-Carignan
  - CIT Haut-Saint-Laurent
  - CIT La Presqu'Île
  - CIT Laurentides
  - CIT Le Richelain
  - CIT Roussillon
  - CIT Sorel-Varennes
  - CIT du Sud-Ouest
  - CIT de la Vallée-du-Richelieu
- **1 conseil régional de transport (CRT) : CRT de Lanaudière**
- **1 municipalité qui organise seule ses services de transport collectif : Ville de Sainte-Julie**

Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)

12 Services de transport adapté (STA)

NOS PARTENAIRES MUNICIPAUX

- 83 municipalités situées sur notre territoire et la réserve indienne de Kahnawake
- 12 municipalités régionales de comté (MRC)
- 2 conseils d'agglomération (Montréal et Longueuil)
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

NOS PARTENAIRES GOUVERNEMENTAUX

- Ministère des Finances du Québec (MFQ)
- Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec (MAMOT)
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec (MDDELCC)
- Secrétariat du Conseil du trésor du Québec
- Société québécoise des infrastructures (SQI)
- Transports Canada
- PPP Canada

Nicolas Girard
Président-directeur général
Président du conseil d'administration de l'AMT

Nommé par décret le 26 septembre 2012
Entré en fonction le 5 octobre 2012

Robert Panet-Raymond
Professeur associé, École Polytechnique de Montréal
Président du comité d'audit
Membre du comité de gestion des projets majeurs

Nommé par décret le 30 octobre 2013

Jacinthe Charbonneau
Consultante indépendante, spécialisée en financement d'infrastructures et de services publics
Présidente du comité de gestion des projets majeurs
Membre du comité d'audit

Nommée par décret le 30 octobre 2013

Suzanne Lareau
Présidente-directrice générale, Vélo Québec
Membre du comité d'audit
Membre du comité de gestion des projets majeurs

Nommée par décret le 30 octobre 2013

Aref Salem
Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal, responsable du transport, Conseiller de la Ville, district de Norman-McLaren à Saint-Laurent

Nommé par la CMM le 23 janvier 2014

Paul Larocque
Maire de la Ville de Bois-des-Filion, préfet de la MRC de Thérèse-De Blainville et président de la Commission du transport de la CMM

Nommé par la CMM le 24 avril 2014

Alain Dépatie
Maire de la Ville de Saint-Lambert

Nommé par la CMM le 26 février 2015 pour la durée non écoulée du mandat de Caroline St-Hilaire, mairesse de Longueuil.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

MANDAT ET COMPOSITION

Le conseil d'administration a notamment pour mandat de superviser la gestion des affaires de l'organisation.

La loi constitutive de l'AMT prévoit que notre conseil est composé de sept membres. Le gouvernement du Québec désigne le président du conseil, également président-directeur général, ainsi que trois personnes issues du milieu socio-économique (mandat de quatre ans). Le conseil de la CMM désigne quant à lui trois personnes parmi ses membres, soit :

- un représentant de la Ville de Montréal (mandat de quatre ans)
- en alternance, un représentant de la Ville de Longueuil ou de la Ville de Laval (mandat de deux ans)
- en alternance, un représentant de toutes les autres municipalités de la couronne nord ou de la couronne sud de Montréal (mandat de deux ans)

Les administrateurs possèdent des profils professionnels diversifiés et mettent leurs connaissances et leurs compétences au profit du conseil et des deux comités du conseil, soit le comité d'audit et le comité de gestion des projets majeurs.

Membres en date du 28 avril 2015

Le comité d'audit

MANDAT ET COMPOSITION

Le comité d'audit a notamment pour mandat d'examiner l'information financière de l'AMT, dont les états financiers annuels, de s'assurer que soit mis en place un processus d'évaluation et de gestion des risques, et de veiller à ce que des mécanismes de contrôle interne soient mis en place et qu'ils soient adéquats et efficaces.

Ce comité est composé de trois membres du conseil, soit Robert Panet-Raymond (président), Jacinthe Charbonneau et Suzanne Lareau. Le président du conseil, Nicolas Girard, et le directeur de l'Audit interne, Olivier Beauregard, assistent aux réunions du comité.

PRINCIPALES ACTIVITÉS

Au cours de l'année 2014, le comité d'audit s'est réuni à six reprises, ce qui lui a notamment permis de procéder à l'examen des états financiers 2013 avec la vice-présidence Finances ainsi qu'avec des représentants du Vérificateur général du Québec et d'en recommander ensuite l'approbation au conseil. Le comité a aussi recommandé au conseil l'approbation de la refonte de sa charte et de la Politique de remboursement des dépenses. Finalement, le comité a fait le suivi de la trésorerie et du financement de l'AMT puis mené plusieurs activités avec la direction de l'Audit interne, dont les suivantes :

- Examen des rapports d'activités de l'audit interne découlant du plan d'audit interne 2014
- Suivi de la mise en application par la direction des recommandations de l'audit interne
- Discussions périodiques avec le directeur de l'Audit interne, en l'absence des membres de la direction

Le comité a fait rapport de ses activités au conseil après chacune de ses réunions.

Le comité de gestion des projets majeurs

MANDAT ET COMPOSITION

Le comité de gestion des projets majeurs a principalement pour mandat d'examiner les projets majeurs sous la responsabilité de l'AMT et de faire des recommandations au conseil ainsi que d'évaluer les pratiques en place en matière de gestion de projets et de gestion de risques dans les projets.

Ce comité est composé de trois membres du conseil, soit Jacinthe Charbonneau (présidente), Robert Panet-Raymond et Suzanne Lareau.

PRINCIPALES ACTIVITÉS

Créé à la fin de l'année 2013, le comité a amorcé ses activités en janvier 2014. Le comité s'est réuni à sept occasions en 2014. Le comité a passé en revue l'évaluation de la maturité des processus de gestion de projets réalisée par la direction de l'Audit interne et fait le suivi du plan d'actions en découlant. En outre, le comité a examiné et émis des recommandations au conseil relativement à des projets majeurs de développement des transports collectifs dont les suivants :

- Plan de mobilité de l'Ouest – Bureau des partenaires
- Programme Réno-Tunnel
- Réaménagement du secteur de la gare Montréal-Ouest
- Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau
- SRB Pie-IX

Le comité a fait rapport de ses activités au conseil après chacune de ses réunions.

RELEVÉ DES PRÉSENCES DES ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DES COMITÉS

MEMBRES	CONSEIL D'ADMINISTRATION		COMITÉ D'AUDIT	COMITÉ DE GESTION DES PROJETS MAJEURS	
	SÉANCES RÉGULIÈRES	SÉANCES EXTRAORDINAIRES	SÉANCES RÉGULIÈRES	SÉANCES RÉGULIÈRES	SÉANCE EXTRAORDINAIRE
	9	**4**	**6**	**6**	**1**
Nicolas Girard	9	4	5		
Jacinthe Charbonneau	8	4	6	6	1
Suzanne Lareau	8	3	5	6	1
Robert Panet-Raymond	8	2	6	5	1
Caroline St-Hilaire[1]	3	3			
Aref Salem[2]	5	1			
Paul Larocque[3]	5	2			
Guy Pilon[4]	2	0			

1. Caroline St-Hilaire est entrée en fonction le 27 février 2014.
2. Aref Salem est entré en fonction le 23 janvier 2014.
3. Paul Larocque est entré en fonction le 24 avril 2014.
4. Guy Pilon a quitté ses fonctions le 24 avril 2014.

L'ÉQUIPE DE DIRECTION

Nicolas Girard
Président-directeur général

Marie-Claude Soucy
Vice-présidente, Administration et finances

Stéphane Lapierre
Vice-président, Opérations

Marieke Tremblay
Vice-présidente, Communication et marketing
Entrée en fonction le 12 janvier 2015.

Tim Marinier
Vice-président, Ingénierie et construction

Vicky Trépanier
Secrétaire générale et vice-présidente, Affaires corporatives, juridiques et immobilières
Entrée en fonction le 12 janvier 2015.

Gilline Pageau
Vice-présidente, Planification et innovations (par intérim)

IN MEMORIAM – Décédé le 27 septembre 2014 des suites d'un cancer, Pierre-Luc Paquette a été vice-président, Communication et marketing de l'AMT pendant cinq ans. Personnalité hautement estimée, et acteur influent, tant au sein de l'AMT qu'auprès des nombreux partenaires et élus, il a laissé sa marque par la force de son engagement, sa vivacité d'esprit, et ses talents reconnus de rassembleur et de communicateur.

Accès aux documents et protection des renseignements personnels

Un engagement de transparence

L'AMT est assujettie à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. En 2014, 47 demandes d'accès à l'information nous ont été adressées. La majorité des demandeurs voulaient obtenir des documents tels que des études ou rapports.

Le délai moyen de traitement des demandes d'accès a été de 31 jours. Cependant, si on exclut de ce calcul deux demandes d'accès particulières pour lesquelles une entente de prolongation de délai a été convenue en raison de leur envergure et complexité, le délai moyen de traitement a été de 25,3 jours.

RÉPONSES FOURNIES AUX DEMANDES FORMULÉES EN 2014	DEMANDES
Demandes acceptées en totalité	19
Demandes acceptées partiellement	16
Demandes refusées	9
Demandes pour lesquelles l'AMT ne détenait aucun document	2
Demande qui relève davantage de la compétence d'un autre organisme	1
Demande ayant fait l'objet d'une demande de révision devant la Commission d'accès à l'information	1

La plupart des refus ont été motivés par la nature commerciale ou stratégique des documents demandés ou parce que ceux-ci constituaient des avis ou recommandations. Il a été jugé que la divulgation de ces documents, compte tenu de ce qu'ils contenaient, pouvait entraîner des préjudices à la bonne marche des activités ou des projets confiés à l'AMT.

Au cours de l'exercice 2014, nous avons organisé des activités de sensibilisation des employés à l'importance de la sécurité informationnelle, comprenant notamment la diffusion de capsules vidéo et la tenue de formations.

Pour faciliter l'accès à l'information, l'AMT indique la marche à suivre pour formuler une demande d'accès à un document et diffuse plusieurs documents d'intérêt public sur son site amt.qc.ca. Ces documents concernent entre autres les programmes et services offerts à la clientèle.

Éthique et déontologie

Une culture renforcée

Entré en vigueur en 1996, le Code d'éthique et de déontologie des employés a été révisé au cours de l'année 2014. L'AMT accorde une grande importance à l'éthique et exige de ses employés le respect des règles les plus strictes en la matière. À l'automne 2014, une formation comportant des mises en situation a été dispensée à l'ensemble des employés afin de favoriser la compréhension des règles et normes énoncés dans le Code.

Respect, engagement, innovation, leadership et responsabilité sont les valeurs qui dictent la conduite des employés dans le cadre de l'accomplissement de leurs fonctions.

LIGNE DE SIGNALEMENT (1 855-AMT-5477) ▶ Depuis décembre 2012, une ligne téléphonique, gérée par une firme externe indépendante, permet le signalement de tout acte présumé de fraude ou d'irrégularité. Cette mesure a pour but de renforcer l'éthique au sein de notre organisme.

Ressources humaines

Investir dans le capital humain

LOI SUR L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI – En 2014, nous avons terminé l'implantation des différentes mesures et actions inscrites à notre programme. De ce fait, plusieurs de nos pratiques et activités liées, entre autres, à la dotation sont maintenant adaptées afin de mieux répondre aux obligations de la Loi. Pouvant ainsi faire une meilleure analyse de notre organisation, nous sommes davantage en mesure de veiller au maintien de l'égalité en emploi.

EFFECTIFS – Dans un contexte de compression budgétaire pour une deuxième année, nous avons entamé en 2014 un processus de transformation dans l'optique d'atteindre une meilleure efficacité organisationnelle. Cette transformation a eu pour impact une réduction de 4% supplémentaire de nos effectifs ainsi que la suppression, par abolition ou rétrogradation, d'une dizaine de postes d'encadrement. En date du 31 décembre 2014, notre équipe était composée de l'équivalent de 395,8 employés à temps complet. Par ailleurs, à cette même date, le comité de direction était composé du PDG de l'AMT, de trois vice-présidents et de trois vice-présidents par intérim. La masse salariale des quatre dirigeants officiellement en poste était de 730841,13$, dont le salaire du PDG de 190840,00$.

NÉGOCIATION COLLECTIVE – Début 2014, la demande d'accréditation syndicale d'un groupe de travailleurs, soit nos inspecteurs, a été acceptée. La négociation de cette première convention collective s'est déroulée entre avril et novembre dernier, dans un climat de collaboration et de respect mutuel. Cette première convention, d'une durée de trois ans, est entrée en vigueur le 1er janvier 2015.

CATÉGORIES D'EMPLOIS	NOMBRE D'EMPLOYÉS
Soutien/administratif	44
Techniciens	123,1
Professionnels	171,7
Chefs	19
Directeurs	34
VP/Exécutifs	4
TOTAL	395,8

POLITIQUE LINGUISTIQUE – Entamé en 2013, le processus de révision de la Politique linguistique de l'AMT s'est poursuivi en 2014. Une fois validée par l'Office québécois de la langue française, cette révision sera soumise au CA pour adoption au printemps 2015. Quand l'exercice sera terminé, nous déterminerons un plan d'action, qui sera suivi d'une reddition de comptes en matière linguistique.

SANTÉ ET MIEUX-ÊTRE – Nous avons poursuivi en 2014 le déploiement du plan d'action Santé et mieux-être 2013-2015. Nous avons organisé, pour une deuxième année consécutive, le Défi du PDG, un événement qui s'inscrit dans la volonté de notre président de mettre de l'avant des initiatives favorables à la santé en milieu de travail. Près du quart des employés de l'AMT ont pris part à la course qui s'est tenue au mois de mai dans le cadre du Défi YMCA. Les profits générés par cet événement ont été remis au centre YMCA Hochelaga-Maisonneuve pour le soutien d'initiatives communautaires. Nous avons également organisé deux conférence-midis portant sur la nutrition et l'activité physique et offert des cours de yoga à nos bureaux, en plus de mettre à la disposition des employés des corbeilles de fruits frais à la cafétéria, ainsi que divers magazines, livres et documents pouvant les intéresser.

Les employés de l'AMT après leur course de 1, 2, 5 ou 10k m, le 3 mai 2014

Responsabilité sociale

S'engager dans la collectivité

PARTENARIATS, DONS ET COMMANDITES Notre programme de dons et commandites a soutenu une cinquantaine d'organisations dans la réalisation d'initiatives incitant à l'utilisation des transports actifs et collectifs dans la région métropolitaine de Montréal, comme Vélo Québec, l'Association québécoise des transports (AQTr), le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREM) ou la Fondation québécoise en environnement (FQE). Nous soutenons financièrement depuis plusieurs années le travail de sensibilisation des Centres de gestion des déplacements (CGD) auprès des employeurs de la région métropolitaine de Montréal.

Pour une septième année, nous avons aussi participé à la campagne annuelle Centraide, qui nous a permis de recueillir 35 108,48 $, grâce à la participation de nos employés, dont 169 ont fait un don.

Pour une troisième année consécutive, l'AMT s'est engagée auprès du Regroupement des magasins de partage de l'Île de Montréal, un chef de file dans la lutte à la pauvreté et à l'insécurité alimentaire à Montréal. Nous avons appuyé financièrement l'organisation de la Soirée des célébrités, pour laquelle notre PDG, Nicolas Girard, agissait à titre de coprésident. Nous avons aussi revu la signature visuelle de l'événement et nous sommes impliqués activement à élaborer une stratégie pour les médias sociaux.

Nous avons par ailleurs développé des partenariats visant à bonifier l'expérience d'utilisation du train de banlieue, notamment en implantant dans plusieurs gares un projet-pilote de cuisine de rue avec l'entreprise Gaufrabec et en consolidant notre collaboration avec Équiterre dans le cadre du réseau des Fermiers de famille, offrant ainsi l'accès à des paniers de légumes biologiques dans six de nos stationnements incitatifs.

Nicolas Girard, PDG de l'AMT, s'adressant à un parterre d'entrepreneurs participant au déjeuner des Leaders en transport durable organisé par le CGU Voyagé Futé, le 18 septembre 2014.

Emmanuel Cabral, commanditaire vin et porto, et sa conjointe, les parrains et marraine du RMPIM, **Mario Tessier**, animateur radio et télévision, **Isabelle Maréchal**, animatrice radio et journaliste, **José Gaudet**, animateur radio et télévision, **Sylvie Rochette**, coloundatrice et directrice générale, RMPIM, **Sébastien Forest**, président de Voyages Inadtours, président du RMPIM, les coprésidents d'honneur de la Soirée ces célébrités, **Nicolas Girard**, PDG de l'AMT, et **Jean-Pierre Léger**, président du Groupe St-Hubert. *Photographe : Michel Vaillancourt*

PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2015

ORIENTATIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC	ENGAGEMENTS DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT – 2014
STRATÉGIE 1 **Informer, sensibiliser, éduquer, innover**	OBJECTIF 1 **Promouvoir et sensibiliser le public au développement et au transport durable**
Objectif 1 Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière et l'assimilation des savoirs et savoir-faire	**Action 1** Contribuer à la mise en œuvre du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable
STRATÉGIE 2 **Réduire et gérer les risques pour améliorer la santé, la sécurité et l'environnement**	OBJECTIF 2 **Augmenter le sentiment de sécurité des usagers et de la population à travers la qualité et la sûreté accrues de services offerts tout en limitant les impacts de nos activités sur la santé**
Objectif 4 Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement	**Action 2** Améliorer le sentiment de sécurité de la clientèle
	Action 3 Implanter des mesures de sûreté dans le réseau et dans nos installations
	Action 4 Développer et promouvoir des initiatives relatives à la santé et au mieux-être en entreprise *(liée à Objectif 4)*
STRATÉGIE 3 **Produire et consommer de façon responsable**	OBJECTIF 3 **Gérer nos activités à l'interne et à l'externe tout en préconisant la préservation de la biodiversité et le respect des écosystèmes**
Objectif 6 Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux	**Action 5** Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable
	Action 6 Revoir la politique de disposition des biens (mobilier, équipements informatiques, matériel roulant, autres) dans une perspective de développement durable
Objectif 7 Promouvoir la réduction de la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et de services	**Action 7** Améliorer les activités de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles dans les bureaux et dans les infrastructures
	OBJECTIF 4 **Offrir aux niveaux corporatifs interne et externe des environnements sains tout en minimisant les sources de pollution**
	Action 8 Concevoir et développer les infrastructures et les équipements de transport en prenant en considération les principes de développement durable
Objectif 8 Augmenter la part des énergies renouvelables ayant des incidences moindres sur l'environnement (biocarburants, biomasse, énergie solaire, éolien, géothermie, hydroélectricité, etc.) dans le bilan énergétique du Québec	OBJECTIF 5 **Développer et exploiter les réseaux de TC dans une perspective d'efficacité énergétique en appuyant l'innovation des technologies propres**
	Action 9 Favoriser l'efficacité énergétique et l'augmentation de la part des énergies renouvelables sur le plan de l'exploitation des réseaux de TC
Objectif 9 Appliquer davantage l'écoconditionnalité et la responsabilité sociale dans les programmes d'aide publics et susciter leur implantation dans les programmes des institutions financières	OBJECTIF 6 **Gérer de façon équitable et responsable les différentes sources de financement octroyées à l'AMT afin de maintenir une saine rentabilité économique**
	Action 10 Développer un processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements qui intègre des critères de développement durable
STRATÉGIE 5 **Répondre aux changements démographiques**	OBJECTIF 7 **Contribuer à la création d'emplois dans le secteur des TC, participer avec les gouvernements et les partenaires au dynamisme et au développement économique de la région métropolitaine de Montréal**
Objectif 15 Accroître le niveau de vie	**Action 11** Réaliser des projets d'investissements majeurs en TC dans la région métropolitaine de Montréal
STRATÉGIE 6 **Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée**	OBJECTIF 8 **Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en augmentant l'achalandage du TC et en favorisant des liens structurants entre transport et aménagement du territoire**
	Action 12 Se donner une vision intégrée du développement du TC en lien avec l'aménagement du territoire *Contribution à la stratégie du MAMOT pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires (OVT)*
Objectif 18 Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux	**Action 13** Développer et promouvoir des initiatives contribuant au rayonnement culturel dans le cadre de la réalisation de nos activités et de nos projets
	OBJECTIF 9 **Promouvoir auprès de notre clientèle, des partenaires et de la société en général, la « mobilité douce », comme la pratique de la marche et de la bicyclette**
	Action 14 Développer l'intermodalité entre les transports actifs et les TC
Objectif 20 Assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience	OBJECTIF 10 **Fixer les tarifs à des niveaux qui permettent de fournir un service suffisamment performant et rapide et qui est offert à un coût abordable pour chaque génération**
	Action 15 Proposer une tarification qui favorise l'accès pour tous à un service de TC de qualité et prend en compte la capacité financière de la société
STRATÉGIE 7 **Sauvegarder et partager le patrimoine collectif**	OBJECTIF 11 **Moderniser les infrastructures de TC qui témoignent du patrimoine culturel**
Objectif 21 Renforcer la conservation et la mise en valeur du patrimoine	**Action 16** Préserver les infrastructures du réseau de trains qui représentent des éléments significatifs du patrimoine
STRATÉGIE 9 **Prévenir et réduire les inégalités**	OBJECTIF 12 **Répondre aux personnes vivant avec des limitations en facilitant l'accès et la sécurité des systèmes de TC tout en appuyant l'innovation de nouvelles technologies**
Objectif 26 Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale	**Action 17** Prendre des mesures pour améliorer l'accessibilité à nos équipements et nos services

GESTES	CIBLES	INDICATEURS	RÉSULTATS
Élaborer et diffuser de l'information – Organiser des activités de sensibilisation – Déployer le plan de formation établi et en assurer le suivi – Mettre sur pied un comité régional de concertation – Collaborer à la recherche sur le développement durable – Poursuivre la réalisation des engagements pris envers la Charte de l'UITP	Ensemble du personnel requis par le biais de différentes activités d'ici la fin de 2015	% du personnel ayant participé aux activités	Présentation des enjeux DD à la journée d'accueil des nouveaux employés – Campagnes de promotion
	Soutien à la Chaire de recherche sur la durabilité en transport	Participation à la Chaire de recherche	Poursuite des travaux de la Chaire MOBILITÉ
	Promotion de pratiques durables dans l'exercice de nos activités	Éléments de visibilité (rapport UITP)	Soutien à la déclaration de l'UITP présentée au Sommet sur le climat des Nations Unies – Colloque des Entretiens Jacques Cartier : Intégration urbanisme-transport et visibilité – 2e conférences des Ministres de l'AMT tenue au TID – Soutien au Plan de développement durable de la collectivité montréalaise – Contribution à différents outils de partenariat
Mesurer le sentiment de sécurité de la clientèle – Établir des cibles d'amélioration – Élaborer un plan d'intervention (actions correctrices)	Identification des cibles à atteindre	Rapport déposé	En continu
Ajouter des équipements dans les infrastructures (défibrillateurs, trousses de premiers soins)	Optimisation de la couverture des nouveaux sites avec les équipements de sécurité requis	Taux de couverture	Achevé
Mettre en place des initiatives	Élaboration et mise en œuvre d'un plan d'action	Nombre d'initiatives en santé et mieux-être	Initiatives réalisées : soirées de films, cours de yoga, conférence sur l'alimentation
Contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux – Adopter un cadre ou un système de gestion environnementale d'ici 2012 – Se doter d'une politique d'acquisitions écoresponsables d'ici 2010	Adoption du geste contribuant à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux	Nombre de nouvelles mises en œuvre	En continu
	Cadre ou système de gestion environnementale implanté d'ici 2011	Niveau d'avancement	Niveau d'avancement du Cadre de gestion environnementale estimé à 70%
	Mise en œuvre de pratiques d'acquisitions écoresponsables	Niveau d'avancement de la mise en place de la politique	98% des véhicules de sûreté hybrides
	Amélioration de l'efficacité écologique des technologies de l'information avec l'adoption d'une démarche *Green IT*	Critères LEED-AI : Consommation GWh Nombre d'employés/imprimante	Maintien du niveau d'efficacité écologique des TI
Examiner les possibilités offertes lors de la disposition de biens (emploi, recyclage, réserve ou don, élimination) – Se doter d'un mécanisme de réduction des risques pour la santé et l'environnement lors du contrat avec l'acquéreur	Plan quinquennal d'ici 2010	Résolution du CA	Mise en suspens
Réaliser un bilan de la situation pour l'ensemble de nos installations d'ici 2010 – Élaborer un plan de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles	Remplacement dans les infrastructures des poubelles uniques par des sacs de récupération	Nombre de bacs de récupération	Achevé
	Hausse de 10 % par année des conteneurs de récupération de vêtements et autres articles usagés	Nombre de conteneurs de récupération	Achevé
Considérer, de la planification à la réalisation des projets, l'intégration d'éléments favorables au développement durable – Viser l'intégration de critères de performance de certifications reconnues dans le cadre de construction de nouveaux bâtiments ou lors de rénovations majeures – Doter les nouveaux équipements du réseau de transport métropolitain d'installations sanitaires écoresponsables et procéder à la mise à niveau progressive des anciens équipements	Optimisation d'éléments favorables au développement durable dans les projets	% de projets intégrant au moins un élément favorable au développement durable	Intégration de critères de performance de certifications au centre d'entretien Pointe-Saint-Charles
	Tous les nouveaux équipements ou des installations sanitaires écoresponsables et les anciens équipements sont mis à niveau progressivement	% de nouveaux équipements conformes % d'équipements mis à niveau	Aucune nouvelle réalisation en 2014
Réaliser une étude d'opportunité sur l'électrification progressive du réseau de trains de banlieue – Élaborer un projet d'infrastructures à valide construction d'énergie d'ici 2013	Étude d'opportunité complétée d'ici 2010	Rapport déposé	Achevé
Mettre en place le processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements	Intégration de critères de développement durable au processus de sélection, de mise en priorité et de financement des projets d'investissements	Critères de développement durable intégrés	En continu
Assurer le suivi du programme triennal d'immobilisations	Investissements de 400M$ d'ici la fin de 2015	Sommes investies	En continu
Adopter un Plan stratégique d'accueil avec des objectifs de hausse d'achalandage et de part modale pour la région métropolitaine de Montréal – Participer au Programme PAGASTC du MTQ – Effectuer en continu la cueillette d'informations sur les comportements de transport de la population de la région métropolitaine de Montréal	Augmentation de l'achalandage de 8 % et de l'offre de service de 14 % entre 2007 et 2012	Résultats de l'achalandage et de l'offre de service	Hausse d'achalandage de 11% de 2007 à 2014 / Mise en service de la ligne Mascouche
	Adoption du Plan stratégique d'ici 2011	Plan stratégique adopté	Achevé
	Hausse d'au moins 10 % du nombre de places de stationnement incitatif	Nombre de places de stationnement incitatif	De 2007 à 2014 : + 24% places voitures et + 46% places vélos
	Mesure de la fluctuation annuelle et saisonnière de la mobilité de la population de la région	Enquête réalisée en continu	Achevé
Mettre en place des initiatives	Contribution à l'Agenda 21 de la culture du Québec	Nombre d'initiatives liées à la culture	Mise en valeur d'œuvres d'artistes québécois aux gares de la ligne Mascouche
Adopter une politique d'intermodalité entre les TC et les transports non-motorisés : Préparer le plan d'action associé favorisant l'accès des piétons et des cyclistes aux stationnements incitatifs, aux terminus et aux gares	Déploiement du plan d'action associé	Degré d'avancement	Adoption d'un guide de planification des équipements métropolitains
Étendre les tarifs étudiants aux 22-25 ans : Offrir dès 2010 la gratuité dans les trains de banlieue et les autobus métropolitains aux enfants de moins de 12 ans accompagné d'un adulte	Facilitation de ces clientèles	Niveau de vente de titres	Poursuite de la réflexion tarifaire
Réaliser un inventaire des infrastructures du réseau de trains témoignant du patrimoine culturel : Préparer le programme de réhabilitation de certaines infrastructures de ce réseau	Programme de réhabilitation des infrastructures	Programme réalisé	Maintien des actifs en continu
Adopter une politique d'accessibilité : Préparer annuellement le plan d'action associé : Implanter les mesures en fonction des critères d'accessibilité adoptés	Plan d'action approuvé par le CA	Résolution du CA	Bilan du plan de développement de l'accessibilité du réseau 2011-2013 : Adoption des standards sur l'accessibilité du site Web
	Intégration de mesures d'accessibilité dans le train de l'Est	Nombre de mesures d'accessibilité	4 nouvelles gares universellement accessibles : Intégration de mesures d'accessibilité (cadres tactiles, débarcadères, etc.) dans les 10 nouvelles gares

FINANCES 2014

FAITS SAILLANTS 2014

Avec des revenus de 410,8 M$ et des charges de 465,9 M$ pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2014, l'AMT a enregistré un déficit annuel de 55,1 M$. Ce déficit s'explique notamment par l'application d'une norme comptable qui modifie significativement le moment où sont constatées aux résultats les subventions accordées par le MTQ pour le développement de projets admissibles au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), mais aussi par un enjeu de financement structurel auquel l'AMT est confrontée année après année.

La mise en service de la ligne de trains de banlieue Mascouche au 1er décembre 2014 est une excellente nouvelle, mais l'exploitation du service sur cette nouvelle ligne oblige l'AMT à engager des charges additionnelles d'opération et d'amortissement des immobilisations corporelles. La décision du gouvernement du Québec de subventionner à 100 % ce projet d'envergure atténuera l'impact des charges d'amortissement sur les résultats annuels dans les prochains exercices.

Le Fonds d'exploitation (FDE) est en déficit de 0,6 M$, compensé par le solde du fonds à la fin de l'exercice 2013, tandis que le Fonds d'immobilisations (FDI) affiche un déficit 54,5 M$. L'information relative aux résultats de chacun des fonds se retrouve à la note 23 des états financiers.

Bien que l'AMT effectue une gestion de trésorerie serrée qui lui permette de respecter ses obligations financières, le sous-financement réservé au développement des services et infrastructures de transport collectif de la région métropolitaine détériore année après année le solde du FDI. Comme le démontrent les résultats 2014, les deux fonds de l'AMT sont saturés malgré le resserrement des dépenses et des effectifs entrepris depuis 2013.

Le plus récent budget du gouvernement du Québec alloue un montant additionnel à l'AMT pour régulariser sa situation budgétaire en 2015-2016. Ce faisant, le gouvernement reconnaît que les revenus actuels de l'AMT sont insuffisants pour couvrir la croissance des investissements des dernières années. Il demande également à l'AMT de poursuivre ses travaux et de proposer une solution durable au financement de ses activités, ce que l'AMT entend réaliser au cours des prochains mois.

Résultats

FONDS D'EXPLOITATION

Revenus

Établis à 261,9 M$ en 2014, les revenus du FDE sont en hausse de 2,3 M$ par rapport à 2013. Cette hausse provient entre autres d'une augmentation de 2,1 M$ des contributions municipales aux trains de banlieue, due en majeure partie à l'augmentation de service à la suite de l'ouverture de la ligne Mascouche; ce revenu évolue proportionnellement avec le niveau des charges engagées pour l'exploitation des trains de banlieue. Pour leur part, les revenus en provenance des usagers de ce service de trains sont en hausse de 2,6 M$, en raison de la hausse moyenne des tarifs d'environ 3 %, qui a permis de constater environ 1,6 M$ de revenus supplémentaires, et par la hausse de vente de titres associés aux trains de 0,6 M$. La mise en service de la ligne Mascouche au 1er décembre 2014 a pour sa part permis de générer des revenus supplémentaires de 0,3 M$ pour un mois d'activité.

L'AMT a constaté en revenus en 2014 une compensation financière du ministère des Finances du Québec (MFQ) de l'ordre de 1,4 M$ à la suite de la diminution de la valeur comptable pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2013 de l'entreprise de gestion du terminus de la Gare d'autobus de Montréal (GAM). Une entente de compensation financière lie l'AMT et le MFQ, en lien avec l'acquisition par l'AMT de la GAM en juin 2013.

Pour leur part, les remises gouvernementales ont diminué de 1,7 M$ par rapport à l'exercice précédent. Tandis que les droits sur les immatriculations ont augmenté de 0,9 M$ en raison d'une augmentation du nombre de plaques vendues dans la région métropolitaine, celles provenant de la taxe sur l'essence ont généré 2,6 M$ de revenus en moins. Cette diminution s'explique par une augmentation plus significative des demandes de remboursement par les mandataires que la croissance des taxes perçues.

D'autres variations à la baisse ont pu être observées, principalement pour des sources de revenus non récurrentes. Par exemple, l'AMT a constaté 1,1 M$ de subventions en 2013 pour le financement de l'enquête OD 2013. De plus, un gain sur rachats de billets à terme adossés à des actifs avait permis à l'AMT de générer environ 2,0 M$ additionnel en 2013.

Charges

Établies à 262,5 M$ en 2014, les charges du FDE ont augmenté de 8,1 M$ par rapport à la même période l'an dernier.

La plus forte hausse provient des coûts attribuables aux trains de banlieue pour 5,1 M$. Cette hausse est principalement attribuable à la mise en service de la ligne Mascouche au 1er décembre 2014, et ce, pour un montant équivalent. Cette nouvelle ligne vient combler le manque d'infrastructures permanentes de transport collectif desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine. Il s'agit cependant d'une augmentation importante de la base de coûts d'exploitation du service de trains de banlieue pour les années à venir, qui vient ajouter une pression additionnelle sur le financement du FDE. L'AMT a tout de même été en mesure de présenter des variations favorables pour cette activité par rapport à l'exercice précédent. Par exemple, l'acquisition par l'AMT de l'emprise Deux-Montagnes appartenant au CN au début de 2014 a éliminé le loyer annuel au CN pour l'usage des rails. En plus de cette économie récurrente, cette acquisition stratégique permet à l'AMT d'avoir plus de flexibilité pour ajuster et assurer un meilleur service aux clients et de diminuer à court terme les coûts d'entretien des infrastructures de la ligne. D'autres initiatives ont permis de diminuer les coûts d'exploitation, parmi celles-ci l'amélioration de la fiabilité de ses voitures MR90 s'est reflétée sur les opérations par une baisse des charges des pièces consommées pour ce type d'équipement. Par la suite, la mise en exploitation des locomotives bimodes qui s'est terminée en 2013 a permis à l'AMT de diminuer ses coûts de location d'environ 1,0 M$.

Les coûts associés au mandat de coordination métropolitaine de l'AMT ont diminué de 1,7 M$ par rapport à l'exercice 2013. L'AMT a terminé à la fin de 2014 la réalisation de la 10e enquête OD. Les coûts engagés au courant de l'exercice s'élèvent à 0,3 M$, soit 1,2 M$ de moins qu'en 2013. Ce recensement, le deuxième plus important au Québec, vise à dresser un portrait détaillé de la mobilité des personnes de la région métropolitaine ainsi que les nombreuses initiatives visant à augmenter et fidéliser la clientèle des transports collectifs de la région.

BUDGET D'EXPLOITATION 2015 ▶ La Loi de l'AMT nous oblige à présenter un budget en équilibre pour le Fonds d'exploitation. Dans un contexte de ressources financières limitées, le budget prévoit l'utilisation du surplus accumulé afin d'atteindre l'équilibre, et ce, conformément à la Loi de l'Agence. De plus, nous avons été dans l'obligation, pour une deuxième année consécutive, d'appliquer des compressions d'effectifs, de l'ordre d'un peu plus de 4 %. Cet exercice difficile nous a permis de présenter un budget 2015 totalisant 296,8 M$, en augmentation de 10,3 % par rapport au budget 2014. L'augmentation est expliquée en grande partie par la mise en service pour une année complète de la ligne Mascouche. Le budget d'exploitation de l'AMT, déjà aux prises avec un cadre financier précaire depuis 2010, fait face, encore une fois, à des choix difficiles en 2015. À défaut de trouver des solutions à la situation financière de l'AMT, une part des subventions aux organismes de transport est à risque en 2016.

État de la situation financière

FONDS D'IMMOBILISATIONS

Revenus

Établis à 148,9 M$ en 2014, les revenus du FDI ont augmenté de 3,1 M$ par rapport au solde de l'exercice précédent. Tout d'abord, cette hausse est due à des contributions municipales additionnelles de 3,6 M$ liées à l'augmentation des rôles d'évaluation foncière. Pour leur part, les virements des subventions reportées ont augmenté de 1,7 M$ par rapport à 2013, principalement en raison de la mise en service de la ligne Mascouche.

Par contre, les contributions de gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation ont diminué de 1,1 M$, en raison du nombre de mesures mises en place en 2014 comparativement à l'exercice précédent. De plus, en 2013, l'AMT a constaté un gain de change de 0,8 M$.

Charges

Établies à 203,4 M$ en 2014, les charges du FDI ont augmenté de 12,3 M$. Cette hausse des charges est causée par l'amortissement des immobilisations corporelles, soit 5,3 M$. L'AMT a commencé à exploiter et amortir les coûts des projets suivants : les infrastructures relatives à la ligne Mascouche, l'étagement de la jonction de l'Est ainsi que les infrastructures acquises dans le cadre de l'achat de l'emprise Deux-Montagnes. De plus, dans le cadre du projet d'accroissement de la capacité des infrastructures ferroviaires de la ligne Saint-Jérôme, l'AMT a commencé à amortir les coûts relatifs aux immobilisations corporelles.

Les frais d'intérêt sur la dette à long terme ont augmenté de 4,1 M$ principalement en raison de nouvelles dettes contractées au Fonds de financement du MFQ pour le financement des projets de développement des transports collectifs. Les besoins de financement de l'Agence évoluent en fonction du nombre de nouveaux projets à réaliser.

L'AMT a poursuivi ses études dans le cadre de projets subventionnés à hauteur de 100 % des coûts par le MTQ, tels que les Bureaux de projets du prolongement du métro sur la ligne bleue et d'analyse du mode de transport collectif sur le futur pont Champlain, ce qui explique l'augmentation de 4,9 M$.

En 2013, un nouveau regroupement a été créé afin d'y présenter les salaires et frais généraux de l'exercice lié au mandat de développement. Le solde de ce regroupement est de 10,8 M$ au 31 décembre 2014 et représente une portion des frais généraux de l'AMT afin de soutenir le développement des transports collectifs et les coûts de la masse salariale travaillant à cette activité.

ACTIFS FINANCIERS

Les actifs financiers de l'AMT ont diminué de 29,7 M$ par rapport à 2013, principalement en raison d'une diminution des flux de trésorerie de 48,3 M$, due aux différentes activités de fonctionnement, d'acquisition et de financement, compensée par une augmentation de 26,0 M$ des subventions à recevoir.

Subventions à recevoir

Les subventions à recevoir sont composées entre autres des encaissements approuvés par le MTQ, dont un paiement capital et intérêts sur le service de dette subventionné qui s'effectuerait entre le 1er janvier et le 31 mars 2015. La variation de cet élément par rapport à 2013 s'explique par le fait que l'AMT a contracté plusieurs dettes à long terme, subventionnées par le MTQ, auprès du MFQ au cours de l'exercice dont les paiements surviennent pendant cet intervalle. Les subventions à recevoir incluent aussi une subvention de la part de PPP Canada d'environ 18 M$ pour la construction du centre d'entretien Lachine, qui n'était pas présente dans le solde au 31 décembre 2013.

Participation dans une entreprise publique

Le solde de la participation dans la GAM a été réduit de la perte annuelle de l'entreprise pour 2,4 M$, celle-ci étant présentée dans les charges du Fonds d'exploitation. La participation dans cette entreprise publique est ainsi constituée au 31 décembre 2014 d'un prêt de 23,9 M$ et d'un placement à la valeur de consolidation modifiée de (17,3 M$).

PASSIFS

Les passifs affichent une hausse de 206,0 M$ par rapport à l'exercice 2013. Cette hausse est majoritairement expliquée par une augmentation du solde de la dette à long terme de 167,4 M$ et une baisse des emprunts à court terme de 58,3 M$. Les subventions reportées ont également augmenté significativement de 56,1 M$, tandis que le solde de la taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes est supérieur de 38,5 M$ par rapport à 2013.

Dettes à long terme

L'AMT a contracté en 2014 pour 275,0 M$ de billets à payer, pour financer à long terme la réalisation de ses projets d'immobilisations corporelles. Le remboursement de capital sur les dettes émises se chiffre à 110,0 M$ et l'amortissement des frais d'émission reportés a fait varier le solde de la dette à long terme de 2,4 M$.

Subventions reportées

Ce regroupement augmente en fonction des sommes reçues du MTQ au courant de l'exercice et est réduit des sommes ayant respecté les modalités imposées par le gouvernement cédant dans le cadre du PAGTCP. L'AMT a reporté 103,4 M$ de paiement de transfert et a constaté 47,3 M$ en revenus au courant de l'exercice 2014. Ainsi, les revenus constatés aux résultats correspondent aux sommes respectant les stipulations du programme du MTQ. Le niveau d'encaissement des subventions est quant à lui directement lié aux caractéristiques des financements à long terme émis. Le solde des subventions reportées au 31 décembre 2014 inclut aussi une nouvelle subvention de PPP Canada pour la construction du centre d'entretien Lachine.

Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes

Le montant à payer aux organismes de transport se compose au 31 décembre 2014 de 25% de la majoration perçue pour 2012 (12,4 M$), de 25% de l'encaissement de 2013 (14,5 M$) et de 100% de l'encaissement de 2014 (47,4 M$). L'AMT est toujours en attente d'autorisations pour verser le montant final de 2012 et 2013 ainsi que du décret autorisant le paiement de 2014.

Actifs non financiers

Les actifs non financiers ont augmenté significativement de 180,5 M$, presque qu'exclusivement au niveau du regroupement d'immobilisations corporelles. En effet, l'AMT a investi près de 275,2 M$ dans de nouvelles immobilisations en 2014, tandis que la charge d'amortissement sur les actifs utilisés dans l'exploitation a affecté les résultats pour un montant de 92,2 M$.

Les investissements les plus importants en immobilisations corporelles ont été effectués sur le développement de la ligne Mascouche, mise en service à partir du 1er décembre 2014, l'acquisition de l'emprise Deux-Montagnes ainsi que la construction du centre d'entretien Lachine.

Réserve portant sur l'application du chapitre SP 3410 – paiements de transfert

Depuis le 1er janvier 2013, l'AMT applique la nouvelle norme comptable à l'égard des paiements de transfert du chapitre SP 3410 – Paiements de transfert des Normes comptables canadiennes pour le secteur public. L'application s'est effectuée rétroactivement avec retraitement des soldes de l'exercice précédent.

Les paiements de transfert sont des transferts d'actifs monétaires ou d'immobilisations corporelles par un gouvernement à un particulier, à une organisation ou à un autre gouvernement, au titre desquels le gouvernement cédant ne reçoit directement aucun bien ou service en contrepartie, ne s'attend pas à être remboursé ultérieurement et ne s'attend pas à obtenir un rendement financier direct. En vertu du PAGTCP, l'AMT est bénéficiaire de subventions pour la réalisation de projets de développement des transports collectifs.

En tant qu'organisme relevant du gouvernement, l'AMT s'est conformée à la position gouvernementale prescrite dans la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts*. Cette position a fait l'objet de confirmation préalable par des firmes externes indépendantes. Le MFQ considère que seuls l'Assemblée nationale et le lieutenant-gouverneur peuvent autoriser une dépense. Les normes doivent donc nécessairement être interprétées comme impliquant que le transfert soit préalablement autorisé par le Parlement avant que le gouvernement, le cédant, puisse inscrire une dépense de transfert et le bénéficiaire, un revenu de transfert.

Dans ses états financiers, l'AMT n'a donc pas enregistré de montants à recevoir ni enregistré de subventions reportées en contrepartie, pour lesquels le MTQ s'est engagé à verser des subventions. La note 14 – Dette à long terme fait état de ces remboursements en capital et intérêts qui seront assumés par le MTQ.

La réserve est reconduite pour l'exercice 2014.

Tarification

L'AMT est non seulement responsable de la tarification de ses titres de transport (titres TRAIN) mais est également responsable de la tarification des titres métropolitains (titres TRAM). Ces titres sont indexés chaque année en considérant l'indice des prix à la consommation (IPC). L'indexation des tarifs vise bien sûr à maintenir le ratio d'autofinancement sur les services offerts, mais l'AMT doit également considérer son impact sur l'utilisation des transports collectifs. En 2014, les tarifs des titres de transport ont été indexés de 3%.

ÉTATS FINANCIERS

DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2014

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DE L'EXCÉDENT CUMULÉ 71

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE 72

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE 73

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE 74

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS 75

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris des estimations et des jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de méthodes comptables appropriées qui respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel d'activités concordent avec l'information donnée dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables. L'AMT reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

Le conseil d'administration surveille la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il approuve les états financiers. Il est assisté dans ses responsabilités par le comité d'audit, dont les membres ne font pas partie de la direction. Ce comité rencontre la direction et le Vérificateur général du Québec, examine les états financiers, et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à l'audit des états financiers de l'AMT, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et son rapport de l'auditeur indépendant expose la nature et l'étendue de cet audit et l'expression de son opinion. Le Vérificateur général du Québec peut, sans aucune restriction, rencontrer le comité d'audit pour discuter de tout élément qui concerne son audit.

Nicolas Girard

Nicolas Girard
Président-directeur général

Marie-Claude Soucy

Marie-Claude Soucy, CPA, CA, CIA
Vice-présidente, Administration et finances et trésorière

Montréal, le 28 avril 2015

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL
DU QUÉBEC

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À l'Assemblée nationale

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2014, l'état des résultats et de l'excédent cumulé, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives inclus dans les notes complémentaires.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit assortie d'une réserve.

Fondement de l'opinion avec réserve

L'AMT n'a pas comptabilisé, à l'état de la situation financière, des subventions à recevoir du gouvernement du Québec concernant des immobilisations financées ou devant être financées par emprunts pour lesquelles des travaux ont été réalisés. Cette situation constitue une dérogation à la norme comptable sur les paiements de transfert (Normes comptables canadiennes pour le secteur public) qui prévoit la comptabilisation des subventions lorsqu'elles sont autorisées par le gouvernement à la suite de l'exercice de son pouvoir habilitant et que l'AMT a satisfait aux critères d'admissibilité. Cette dérogation m'a aussi conduit à exprimer une opinion d'audit modifiée sur les états financiers de l'exercice précédent. Par ailleurs, l'article 1.1 de la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts* (RLRQ, chapitre S-37.01) énonce que la seule partie d'une subvention qui doit être comptabilisée est celle qui est exigible dans l'exercice de l'AMT et autorisée par le Parlement dans l'année financière du gouvernement. Étant donné la non-inscription de ces subventions à recevoir du gouvernement du Québec, comme le prescrit la loi, les ajustements suivants selon l'estimation établie sont nécessaires afin que les états financiers de l'AMT respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public :

	Augmentation (Diminution) estimée (En milliers de dollars)	
	2014	2013
État de la situation financière		
Subventions à recevoir	1 493 330	1 448 771
Subventions reportées	1 465 817	1 422 843
Dette nette	(27 513)	(25 928)
Excédent cumulé	27 513	25 928
État des résultats		
Contributions gouvernementales	2 743	-
Virement des subventions reportées	(726)	5 064
Revenus d'intérêts subventionnés	(432)	(3 408)
Déficit de l'exercice	(1 585)	(1 656)

Ces ajustements sont également nécessaires pour le déficit de l'exercice et le solde du fonds d'immobilisation présentés dans les informations sectorielles (note 23).

Opinion avec réserve

À mon avis, à l'exception des incidences du problème décrit dans le paragraphe sur le fondement de l'opinion avec réserve, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'AMT au 31 décembre 2014, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général* (RLRQ, chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis, les états financiers présentent fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs, la situation financière de l'AMT au 31 décembre 2014 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution financière pour l'exercice clos à cette date selon les conventions comptables qui sont énoncées dans la note 2 des états financiers et complétées, notamment, par l'article 1.1 de la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts* (RLRQ, chapitre S-37.01).

Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général* (RLRQ, chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis ces conventions ont été appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

La vérificatrice générale du Québec,

Guylaine Leclerc, FCPA auditrice, FCA

Québec, le 28 avril 2015

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DE L'EXCÉDENT CUMULÉ

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2014	2013
REVENUS		
Remises gouvernementales :		
Droit sur l'immatriculation	**58081**	57217
Taxe sur l'essence	**47422**	50038
Revenus provenant des usagés *(note 3)*	**63447**	60843
Contributions des municipalités et des organismes de transport *(note 4)*	**109580**	103827
Revenus d'intérêts subventionnés	**55296**	55744
Virement des subventions reportées *(note 15)*	**47311**	45591
Contributions gouvernementales *(note 5)*	**17051**	16717
Autres revenus	**8556**	7892
Revenus commerciaux	**3926**	3287
Gain sur rachats de placements *(note 10)*	**71**	2153
Revenus – Coordination métropolitaine	**104**	1255
Gains de change	**-**	846
	410845	405410
CHARGES		
Traitements et avantages sociaux	**32031**	30503
Biens et services	**191320**	180495
Paiements de transfert aux organismes de transport *(note 6)*	**68256**	70219
Intérêts et frais de financement		
Frais de financement à court terme	**1120**	1368
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :		
de la société	**21363**	16954
du ministère des Transports du Québec	**55296**	55744
Amortissement des immobilisations corporelles	**92292**	87028
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	**180**	1004
Perte provenant d'une entreprise publique *(note 9)*	**2487**	617
Autres	**1624**	1613
	465969	445545
DÉFICIT DE L'EXERCICE	**(55124)**	(40135)
EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**75797**	115932
EXCÉDENT CUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	**20673**	75797

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre (en milliers de dollars)

	2014	2013
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**27746**	76103
Créances *(note 8)*	**47468**	48346
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	**28953**	32866
Participation dans une entreprise publique *(note 9)*	**6587**	9074
Placements *(note 10)*	**22891**	22945
Subventions à recevoir	**40862**	14838
	174507	204172
PASSIFS		
Emprunts à court terme *(note 11)*	**64594**	122878
Fournisseurs et frais courus *(note 12)*	**221171**	214482
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes *(note 13)*	**74377**	35829
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition *(note 14)*	**15236**	15862
Passif environnemental *(note 21)*	**9334**	13197
Dette à long terme *(note 14)*	**1965948**	1798560
Subventions reportées *(note 15)*	**301536**	245399
	2652196	2446207
DETTE NETTE	**(2477689)**	(2242035)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Charges payées d'avance	**20867**	22507
Pièces de recharge des trains de banlieue	**16736**	17379
Immobilisations corporelles *(note 16)*	**2460759**	2277946
	2498362	2317832
EXCÉDENT CUMULÉ	**20673**	75797

Obligations contractuelles *(note 20)*

Éventualités et événements postérieurs à la date des états financiers *(note 21)*

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Nicolas Girard

Nicolas Girard
Président-directeur général

Robert Panet-Raymond

Robert Panet-Raymond
Président – Comité d'audit

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2014	2013
Déficit de l'exercice	**(55 124)**	(40 135)
Variation des immobilisations corporelles		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	**(275 285)**	(224 748)
Amortissement des immobilisations corporelles	**92 292**	87 029
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles	**180**	1 004
	(182 813)	(136 715)
Acquisitions de pièces de rechange des trains de banlieue	**(6 568)**	(9 546)
Consommation de pièces de rechange des trains de banlieue	**7 211**	8 598
Variation des charges payées d'avance	**1 640**	2 664
	2 283	1 716
VARIATION DE LA DETTE NETTE	**(235 654)**	(175 134)
DETTE NETTE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**(2 242 035)**	(2 066 901)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE	**(2 477 689)**	(2 242 035)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

de l'exercice clos le 31 décembre [en milliers de dollars]

	2014	2013
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Déficit de l'exercice	**(55 124)**	(40 135)
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie :		
Gain sur rachat de placements	**(71)**	(2 153)
Dévaluation des placements	**5**	18
Amortissement des immobilisations corporelles	**92 292**	87 029
Amortissement des frais d'émission reportés	**2 411**	2 249
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	**180**	1 004
Virement des subventions reportées	**(47 311)**	(45 591)
Perte provenant d'une entreprise publique *[note 9]*	**2 487**	617
	(5 131)	3 038
Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement *[note 17]*	**125 872**	69 864
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	**120 741**	72 902
ACTIVITÉS DE PLACEMENT		
Dispositions de placements	**120**	2 412
Participation dans une entreprise publique *[note 9]*	**-**	(9 691)
Flux de trésorerie liés aux activités de placement	**120**	(7 279)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisitions d'immobilisations corporelles et flux de trésorerie liés aux activités d'investissement en immobilisations *[note 16]*	**(275 285)**	(224 748)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Emprunts à court terme	**(58 284)**	(63 284)
Augmentation de la dette long terme	**275 011**	329 158
Remboursement de la dette long terme	**(110 034)**	(100 824)
Augmentation de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	**214**	219
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	**(840)**	(101)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**106 067**	165 168
AUGMENTATION DE LA TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	**(48 357)**	6 043
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**76 103**	70 060
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE [note 17]	**27 746**	76 103

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

L'AMT est une personne morale de droit public, mandataire du gouvernement du Québec, créée en vertu de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, RLRQ, chapitre A-7.02 [ci-après appelée la Loi], qui a commencé ses activités le 1er janvier 1996.

Conformément à sa loi, l'AMT gère, exploite et finance notamment les services de trains de banlieue, les autobus express métropolitains et les équipements métropolitains. Elle planifie, réalise et exécute tout prolongement du réseau de métro.

Sur le plan financier, l'AMT soutient les organismes de transport de la région de Montréal et établit la tarification métropolitaine et les modalités de partage des recettes métropolitaines entre les organismes de transport. L'AMT exerce ses compétences régionales sur son territoire qui est constitué de celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la Ville de Saint-Jérôme et de la réserve indienne de Kahnawake.

Sa mission est d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. L'AMT utilise et entretient l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et est tributaire de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Aux fins de la présentation de ses états financiers, l'AMT utilise prioritairement le *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*. L'utilisation de toute autre source de principes comptables généralement reconnus est cohérente avec ce dernier.

À noter que les états financiers de l'AMT sont constitués de la somme des Fonds d'exploitation et Fonds d'immobilisations. Les principales méthodes sont les suivantes :

Fonds d'exploitation

L'AMT utilise un Fonds d'exploitation pour enregistrer les opérations liées aux activités d'exploitation et de coordination métropolitaine de l'AMT *[note 23]*.

Fonds d'immobilisations

L'AMT utilise un Fonds d'immobilisations pour enregistrer les opérations liées au développement et à la gestion des investissements permanents du réseau de transport collectif métropolitain *[note 23]*.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les revenus et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels.

Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs éventuels et autres réclamations contre l'AMT, ainsi que la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables.

Revenus

Les revenus tirés du transport des voyageurs qui utilisent les titres unitaires ou les carnets sont constatés au moment où les paiements ont lieu. Les revenus provenant de la vente de titres mensuels TRAM et TRAIN sont constatées en fonction de la période de validité des titres.

Les contributions des municipalités et des organismes de transport reçues sont comptabilisées à titre de revenus lorsqu'elles sont reçues ou à recevoir, si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que sa réception est raisonnablement assurée.

Paiements de transfert

Les contributions et les subventions qui sont des paiements de transfert sont constatées en revenus lorsque le transfert est autorisé et que l'AMT a satisfait à tous les critères d'admissibilité, le cas échéant. Les paiements de transfert assortis de stipulations créant une obligation qui répond à la définition d'un passif pour l'AMT sont comptabilisés à titre de « Subventions reportées » à l'état de la situation financière lorsque le transfert est autorisé et que l'AMT a satisfait à tous les critères d'admissibilité, le cas échéant. Les subventions reportées sont virées aux résultats à mesure que les stipulations de transfert sont respectées.

Charges

Paiements de transfert

Les paiements de transfert se composent principalement des aides aux Autorités organisatrices de transport (AOT). Ils sont constatés en charges lorsqu'ils sont autorisés et que les bénéficiaires ont satisfait à tous les critères d'admissibilité.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La politique de l'AMT consiste à présenter dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, l'encaisse, les découverts bancaires qui fluctuent entre le solde disponible et le découvert, les placements très liquides, qui ont des échéances de trois mois ou moins à compter de leur date d'acquisition et dont la valeur ne risque pas de changer de façon significative.

Conversion de devises

Les éléments monétaires de l'état de la situation financière sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière ainsi que les revenus et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats de la période.

Placements

Les placements se composent de billets à terme adossés à des actifs et sont comptabilisés au coût d'acquisition. Lorsqu'un placement subit une moins-value durable, sa valeur comptable est réduite pour tenir compte de cette moins value. Cette réduction est imputée directement aux résultats de l'exercice. Les revenus sont comptabilisés aux résultats lorsqu'ils sont gagnés. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

Participation dans une entreprise publique

La participation dans l'entreprise publique 9227-9702 Québec inc. est comptabilisée selon la méthode modifiée de comptabilisation à la valeur de consolidation. Selon cette méthode, la participation est enregistrée au coût, lequel est ajusté annuellement de la quote-part de l'AMT dans les résultats de cette entreprise. Cette méthode ne requiert aucune harmonisation des méthodes comptables de l'entreprise publique avec celles de l'AMT.

Passif environnemental

L'AMT comptabilise un passif environnemental lorsque l'application de mesures correctives est probable et que les coûts de ces mesures peuvent être estimés de façon raisonnable. Au cours de l'exercice, le passif est augmenté des coûts estimés de décontamination pour les nouvelles acquisitions de terrains contaminés et réduit des coûts de travaux de décontamination encourus.

Actifs non financiers

De par leur nature, les actifs non financiers sont généralement utilisés afin de rendre des services futurs.

Pièces de rechange des trains de banlieue

Les pièces de rechange des trains de banlieue comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Elles sont évaluées au moindre du coût moyen pondéré et de la valeur de réalisation nette dans le cas des pièces désuètes. La moins-value est imputée directement aux résultats de l'exercice et aucune reprise de valeur n'est constatée.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, acquises du gouvernement du Québec au début de l'exploitation en 1996, ont été enregistrées à leur valeur comptable nette. Les acquisitions subséquentes sont enregistrées au coût. Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, elles sont comptabilisées comme des parties distinctes (composantes principales) des immobilisations corporelles. Le coût d'acquisition comprend les matériaux, la main-d'œuvre et les autres frais directement contributifs aux activités de construction. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés. Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation. Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire et, pour certaines immobilisations corporelles est calculé par composantes, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Structure ferroviaire	10-50 ans
Bâtiments	15-40 ans
Infrastructures	10-30 ans
Équipements	5-15 ans
Matériel roulant ferroviaire	5-40 ans
Informatique et téléphonie	5-40 ans
Terrains	Aucun
Location-acquisition	10-63 ans
Actifs mis hors service	Aucun
Métro de Laval en instance de transfert	
Infrastructures du métro	40 ans
Tunnel	100 ans
Terrains	Aucun
Immobilisations en cours	Aucun

Dépréciation d'immobilisations

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'AMT de fournir des services ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur nette comptable, son coût est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Les moins-values nettes sur les immobilisations corporelles sont imputées aux résultats de l'exercice. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

3. REVENUS PROVENANT DES USAGERS

Revenus nets de la vente de titres de transport TRAM

Les revenus nets de la vente de titres de transport TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par l'AMT ainsi que par les AOT et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT. L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, agit à titre de mandataire et partage avec les AOT les revenus nets provenant de la vente de titres de transport métropolitain, selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des revenus provenant de la vente de titres de transport TRAM, nette d'une partie des revenus provenant du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains, se détaille comme suit :

	2014	2013
Société de transport de Montréal (STM)	**61838**	60549
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	**22184**	21816
Société de transport de Laval (STL)	**11712**	11382
Conseils intermunicipaux de transport (CIT)	**14722**	14398
Conseil régional de transport de Lanaudière (CRT de Lanaudière)	**5065**	4807
Municipalités	**1056**	1019
	116577	113971

Ainsi, seule la portion de l'AMT aux revenus des trains de banlieue et des autobus express métropolitain est reflétée à l'état des résultats.

Détail des revenus provenant des usagers

	2014	2013
Revenus des trains de banlieue (A)	**59837**	57239
Revenus des autobus express métropolitains (B)	**3610**	3604
	63447	60843

(A) Trains de banlieue

Les revenus des trains de banlieue proviennent de la vente de titres TRAIN et de la partie de la vente de titres de transport TRAM reliée aux trains de 36016 en 2014 (35416 en 2013).

Les revenus de trains de banlieue se détaillent comme suit :

	2014	2013
Deux-Montagnes	**22137**	21698
Vaudreuil-Hudson	**11885**	11785
Saint-Jérôme	**12248**	11033
Mont-Saint-Hilaire	**9239**	8864
Candiac	**4062**	3859
Mascouche	**266**	
	59837	57239

(B) Autobus express métropolitains

L'AMT exploite un service d'autobus express métropolitain, soit l'Express Chevrier, entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville, situé sous le 1000, rue De La Gauchetière, à Montréal.

4. CONTRIBUTIONS DES MUNICIPALITÉS ET DES ORGANISMES DE TRANSPORT

	2014	2013
Contributions municipales aux trains de banlieue (A)	**57926**	55813
Contributions municipales au Fonds d'immobilisations (B)	**44600**	40998
Contributions des organismes de transport aux équipements métropolitains	**6741**	6751
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	**313**	265
	109580	103827

(A) Contributions municipales aux trains de banlieue

L'AMT répartit, conformément à la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson, entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon les trains-kilomètres desservant chaque tronçon.

L'AMT répartit, selon la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire, Candiac et Mascouche entre les municipalités desservies par ces lignes de trains de banlieue, selon le nombre de départs de trains de banlieue, à chaque gare, pour chaque tronçon.

Les municipalités dont le territoire est desservi par un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, RLRQ, chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence ou toutes autres formules internes.

Les contributions municipales aux trains de banlieue se répartissent comme suit :

	2014	2013
Deux-Montagnes	**15701**	16 655
Vaudreuil-Hudson	**13928**	15140
Saint-Jérôme	**12433**	10817
Mont-Saint-Hilaire	**9310**	8632
Candiac	**4497**	4569
Mascouche	**2057**	-
	57926	55813

(B) Contributions municipales au Fonds d'immobilisations

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations corporelles non subventionnées du Fonds d'immobilisations, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de l'AMT doivent verser annuellement un montant représentant 1¢ par cent dollars de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, RLRQ, chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence.

5. CONTRIBUTIONS GOUVERNEMENTALES

	2014	2013
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation (A)	**7624**	8717
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable (B)	**8000**	8000
Contributions du gouvernement du Québec à la perte de valeur comptable de la Gare d'autocars de Montréal (C)	**1427**	-
	17051	16717

(A) Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation

L'AMT reçoit des subventions afin d'améliorer l'efficacité des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal à la suite des problèmes de congestion dans la région. Les mesures alternatives mises en place sont diverses, comme l'ajout de six nouveaux départ sur la ligne de trains de banlieue Candiac, l'augmentation de la capacité dans les différents stationnements incitatifs dans la région ainsi que diverses autres mesures d'atténuation améliorant la fluidité.

(B) Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable

Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif (PAGASTC) a été mis en place en 2006 et reconduit en 2014. Le programme vise à soutenir les organismes de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de service en transport en commun, à favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en région, à promouvoir des modes de transport alternatifs à l'automobile.

(C) Contributions du gouvernement du Québec à la perte de valeur comptable de la Gare d'autocars de Montréal

Pour les trois premières années d'exploitation, l'AMT bénéficie d'une garantie du gouvernement du Québec sur le financement de toute perte de valeur comptable que pourrait connaître la gare d'autocars de Montréal.

6. PAIEMENTS DE TRANSFERT AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

	2014	2013
Aide métropolitaine et dépenses afférentes (A)	**49572**	49713
Aide à l'intégration tarifaire (B)	**8678**	8481
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes (C)	**7963**	8053
Aide au transport adapté (D)	**1892**	1704
Autres	**151**	2268
	48256	70219

(A) Aide métropolitaine et dépenses afférentes

L'AMT a attribué, selon des facteurs et des modalités qu'elle a établis, une aide financière aux AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts de leur apport au réseau de métro ou au réseau de transport métropolitain par autobus.

Le montant de l'aide métropolitaine se calcule comme suit :

- 0,20 $ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau de métro totalisant, en 2014, 39 687 [39 650 en 2013].
- 0,50 $ par passager qui accède aux services de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, en pointe du matin et du soir, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année totalisant, en 2014, 9 232 [9 399 en 2013].
- une implantation progressive d'une nouvelle aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains : 0,50 $ par passager effectuant une correspondance avec le train à partir d'une ligne d'autobus en rabattement à une gare du réseau de trains de banlieue totalisant, en 2014, 653 [665 en 2013].

Le montant de l'aide métropolitaine se répartit comme suit :

	2014	2013
Métro :		
STM	**39 687**	39 650
Autobus :		
STM	**4 192**	4 455
RTL	**2 458**	2 384
STL	**569**	608
CIT	**1 378**	1 348
CRT de Lanaudière	**512**	495
Municipalités	**123**	109
	9 232	9 399
Aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains :		
STM	**234**	255
RTL	**29**	28
STL	**66**	76
CIT	**324**	306
	653	665
	49 572	49 714

(B) Aide à l'intégration tarifaire

En 2005, l'AMT a introduit une aide à l'intégration tarifaire. Cette aide métropolitaine vise à assurer, en tout ou en partie, à chaque AOT qui participe au système tarifaire métropolitain, une part des recettes métropolitaines au moins équivalente aux recettes tarifaires qui auraient été générées par leurs titres locaux, diminuées du rabais tarifaire métropolitain.

L'aide à l'intégration tarifaire se répartit comme suit :

	2014	2013
STM	**3476**	3263
RTL	**551**	549
STL	**3582**	3581
CIT	**1065**	1077
CRT de Lanaudière	**4**	11
	8678	8481

(C) Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport tram et dépenses afférentes

En vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi, l'AMT assume, depuis 1999, le rabais consenti aux titres de transport TRAM. Cette approche vise à compenser, en tout ou en partie, les AOT pour les rabais des tarifs réduit et étudiant consentis aux utilisateurs des titres de transport TRAM. Pour l'année 2014, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM, un montant de 7963 pour les titres de transport TRAM des zones 1 à 8 (8053 en 2013).

L'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM se répartit comme suit :

	2014	2013
STM	**3660**	3705
RTL	**1765**	1794
STL	**865**	870
CIT	**1156**	1169
CRT de Lanaudière	**420**	418
Municipalités	**97**	97
	7963	8053

(D) Aide au transport adapté

L'AMT attribue une aide financière aux Services de transport adapté afin de soutenir et de favoriser l'intégration des services qu'ils offrent.

7. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

L'AMT a mis en place le 1er juillet 2007 un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés, selon leur admissibilité. La cotisation de base de l'employeur est fixée à 5 % du traitement de l'employé. L'employeur verse également des cotisations supplémentaires de 50% des cotisations volontaires des employés, jusqu'à un maximum de 3% de cotisations supplémentaires qui sont imputées aux résultats de l'exercice. Les cotisations de l'AMT aux résultats de l'exercice s'élèvent à 1710 (1640 en 2013). Les vacances à payer sont comptabilisées dans le poste Fournisseurs et frais courus à la note 12.

8. CRÉANCES

	2014	2013
Comptes clients des municipalités	**1067**	2363
À recevoir du MTQ	**26268**	17200
À recevoir du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT)	**900**	900
À recevoir du ministère des Finances (MFQ)	**-**	9327
Comptes clients des AOT	**7106**	5032
Taxes à recevoir	**9990**	10895
Autres comptes clients	**2222**	2705
Provision pour mauvaises créances	**(85)**	(76)
	47468	48346

9. PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE PUBLIQUE

	Prêts et avances	Valeur de consolidation	2014
9227-9702 Québec inc.	23900	(17313)	6587

Les avances à la filiale portent intérêt au taux des acceptations bancaires majoré de 0,05 % et sont sans modalité de remboursement.

Sommaire des états financiers de 9227-9702 Québec inc. au 31 décembre 2014

BILAN

	2014	2013
ACTIF	**7993**	10245
PASSIF	**25306**	25071
CAPITAUX PROPRES	**(17313)**	(14826)

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

	2014	2013 (9 mois)
PRODUITS	**7767**	4395
CHARGES	**7511**	3585
BÉNÉFICE D'EXPLOITATION	**256**	810
RÉDUCTION DE VALEUR POUR DÉPRÉCIATION DES ACTIFS INCORPORELS*	**(2743)**	(1427)
PERTE NETTE	**(2487)**	(617)

* Une charge de réduction de valeur pour dépréciation de 2743 (1427 en 2013) a été comptabilisée à la suite d'une évaluation externe de la valeur recouvrable de 9227-9702 Québec inc.

Le calcul du test de dépréciation pour le *goodwill* est basé sur la valeur d'utilité, déterminée selon la méthode de capitalisation des flux de trésorerie. Ce calcul dépend principalement des hypothèses prises pour estimer les flux de trésoreries caractéristiques, la croissance de ces flux et le taux de capitalisation utilisé.

9227-9702 Québec inc. s'est engagé par bail jusqu'en 2031 pour la location d'une bâtisse. Le solde des obligations contractuelles s'établit à 31759 (33458 en 2013).

Les paiements minimaux exigibles au cours des cinq prochains exercices se détaillent comme suit :

2015	1700
2016	1717
2017	1900
2018	1900
2019	1900
2020 et suivantes	22642
	31759

10. PLACEMENTS

Les placements se composent de billets à termes adossés à des actifs (BTAA). Ces titres constituent des créances adossées à une variété d'instruments financiers. Les actifs sous-jacents, tels que les créances hypothécaires résidentielles ou commerciales, ou l'exposition aux risques, telle que les trocs de défaillance de crédit, ainsi que certains autres actifs sont acquis par un conduit au moyen de divers types d'opérations, comprenant notamment l'émission de papier commercial ou de billets à terme.

Au 31 décembre 2014, l'AMT détient les titres suivants :

				2014	2013
	Date d'échéance	Valeur nominale	Moins-value cumulative	Valeur comptable nette	
VAC II					
Billets A-1	15 juillet 2056	13 923	-	13 923	13 923
Billets A-2	15 juillet 2056	9 563	956	8 607	8 607
Billets B	15 juillet 2056	1 736	1 736	-	-
Billets C	15 juillet 2056	782	782	-	-
VAC III					
Billets série 1	12 juillet 2038	55	33	22	43
Billets série 2	15 juillet 2056	184	112	72	72
Billets série 34	13 décembre 2021	639	372	267	300
Billets série 35	13 décembre 2027	972	972	-	-
Billets série 36	13 décembre 2034	535	535	-	-
		28 389	5 498	22 891	22 945

Au courant de l'exercice 2014, l'AMT a encaissé 121 (2 413 en 2013) relativement aux remboursements de capital BTAA.

La direction estime à 22 891 (22 945 en 2013) le montant qu'elle sera en mesure de récupérer ultérieurement sur leur valeur nominale. La direction est d'avis que l'estimation est raisonnable et s'avère la plus appropriée au 31 décembre 2014.

Au 31 décembre 2014, l'AMT a constaté une moins-value durable additionnelle de 5 (18 en 2013). Les rachats ont généré un gain de 71 (2 153 en 2013).

11. EMPRUNTS À COURT TERME

L'AMT peut faire des emprunts à court terme auprès du MFQ. La capacité d'emprunt à court et à long terme est fixée par décret. Le décret en vigueur a été autorisé en juin 2012 au montant de 1 523 000 et viendra à échéance le 31 mai 2015. La facilité de crédit à court terme porte intérêt à un taux moyen pondéré de 1,3361 % (1,2734 % en 2013). Au 31 décembre 2014, l'AMT avait un solde utilisé de cette facilité de crédit à court terme de 64 594 (122 878 en 2013).

12. FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

	2014	2013
Fournisseurs	**64666**	76707
Frais courus	**80306**	62576
Aide métropolitaine	**24878**	25233
Intérêts courus sur la dette à long terme	**12746**	10086
Aide à l'intégration tarifaire	**9476**	8481
Aide au tarif réduit	**7963**	8053
Revenus perçus d'avance	**8471**	7589
À payer aux AOT à la suite du partage des recettes métropolitaines	**1537**	4546
Provision pour réclamations	**9817**	3535
Provision des contributions municipales à payer	**781**	3316
Autres aides à payer	**-**	4360
Autres	**530**	-
	221171	214482

13. TAXE SUR L'ESSENCE À REDISTRIBUER AUX ORGANISMES

Depuis le 1er mai 2010, l'AMT perçoit, pour le compte d'organismes admissibles, la nouvelle majoration de la taxe sur l'essence de 1,5 ¢ le litre dédiée au financement du transport en commun sur son territoire. Selon les modalités et conditions de versements stipulées dans le décret 23-2013 du gouvernement du Québec, l'AMT agit à titre de mandataire et doit redistribuer la totalité de la majoration à ces organismes. La taxe sur l'essence à redistribuer totalisait 74377 au 31 décembre 2014 (35829 en 2013).

14. DETTE À LONG TERME

L'AMT a contracté des emprunts auprès du MFQ. En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le MTQ s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement de ces billets, capital et intérêts. Au cours de l'exercice, le montant total encaissé de la subvention du MTQ visant le remboursement de ces billets a atteint 80 267 de capital (68 334 en 2013) et 52 454 d'intérêts (51 727 en 2013).

Dette à long terme

Les billets à payer suivants portent des intérêts à taux fixe :

	2014	2013
Billets à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt de 6,039 % – Échéance en 2022	**5 487**	6 007
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant entre 5,375 % et 5,453 % – Échéance en 2024	**14 651**	86 916
Billets à payer, émis en 2005, avec taux d'intérêt variant entre 4,320 % et 5,261 % – Échéance entre 2015 et 2025	**35 743**	66 802
Billets à payer, émis en 2006, avec taux d'intérêt variant entre 4,349 % et 4,960 % – Échéance entre 2015 et 2026	**116 785**	127 211
Billets à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt variant entre 4,478 % et 5,136 % – Échéance entre 2016 et 2025	**31 451**	34 216
Billets à payer, émis en 2008, avec taux d'intérêt variant entre 4,317 % et 4,659 % – Échéance entre 2017 et 2018	**86 808**	91 928
Billets à payer, émis en 2009, avec taux d'intérêt variant entre 4,340 % et 4,542 % – Échéance entre 2018 et 2019	**130 553**	136 860
Billets à payer, émis en 2010, avec taux d'intérêt variant entre 2,683 % et 4,925 % – Échéance entre 2015 et 2029	**226 869**	242 987
Billets à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt variant entre 2,081 % et 4,323 % – Échéance entre 2014 et 2024	**120 759**	128 851
Billets à payer, émis en 2012, avec taux d'intérêt variant entre 1,952 % et 3,494 % – Échéance entre 2017 et 2043	**227 683**	242 796
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 1,739 % et 3,712 % – Échéance entre 2017 et 2045	**626 723**	655 288
Billets à payer, émis en 2014, avec taux d'intérêt variant entre 2,262 % et 4,193 % – Échéance entre 2018 et 2045	**362 739**	-
	1 986 251	1 819 862
Moins : Frais d'émission et de gestion de la dette à long terme reportés	**(25 440)**	(25 522)
	1 960 811	1 794 340
Allocation forfaitaire à rembourser pour amélioration locative, taux d'intérêt de 9,65 %, échéant en novembre 2031	**3 941**	4 030
Allocation forfaitaire à rembourser pour amélioration locative, taux d'intérêt de 11,26 %, échéant en novembre 2031	**740**	-
	4 681	4 030
Frais d'émission financés à long terme	**456**	190
	1 965 948	1 798 560

Remboursements annuels en capital et intérêts des billets à payer :

	DETTE TOTALE		ASSUMÉE MTQ	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2015	154 931	72 993	124 297	51 905
2016	172 240	65 932	137 732	45 608
2017	180 314	59 114	153 570	39 978
2018	249 579	52 807	214 830	34 562
2019	176 378	43 936	133 319	26 763
2020 et suivantes	1 052 809	252 461	617 288	67 481
	1 986 251	547 243	1 381 036	266 297

Remboursements annuels en capital et intérêts de l'allocation forfaitaire à rembourser :

	Capital	Intérêts
2015	113	458
2016	125	447
2017	137	434
2018	152	420
2019	167	404
2020 et suivantes	3 987	2 821
	4 681	4 984

Contrat location-acquisition

	2014	2013
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, taux d'intérêt de 1,704 %, échéant en octobre 2021, avec option d'achat exercée en octobre 2014 au montant de 765	-	840
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, taux d'intérêt de 5,033 %, échéant en juillet 2067	**15 236**	15 022
	15 236	15 862

Paiements minimums futurs exigibles en vertu de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition :

	Capital	Intérêts
2015	-	772
2016	-	783
2017	-	793
2018	-	804
2019	-	815
2020 et suivantes	15 236	36 472
	15 236	40 439

15. SUBVENTIONS REPORTÉES

	Solde d'ouverture	Subventions affectées de l'exercice en cours	Cession/radiation des subventions	Virements aux résultats de l'exercice en cours	Solde de clôture
Subventions reportées provenant du MTQ	245399	85024	-	(47311)	283112
Subventions reportées provenant de PPP Canada		18424			18424
	245399	103448	-	(47311)	301536

Le virement total aux résultats des subventions reportées est de 47311 (45591 en 2013). Les subventions reportées provenant du MTQ sont créées lorsque les stipulations du Programme d'aide au transport collectif des personnes répondent à la définition d'un passif.

16. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

CLASSES D'ACTIFS	Coût				Amortissements cumulés				Valeur comptable nette	
	Solde d'ouverture	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Solde de clôture
Structure ferroviaire	119218	342658	-	**461876**	(15359)	(4405)	-	**(19764)**	103859	**442112**
Bâtiments	169172	60017		**229189**	(29073)	(4856)		**(33929)**	140099	**195260**
Infrastructures	252418	143884	-	**396302**	(156570)	(13448)	-	**(170018)**	95848	**226284**
Équipements	26241	5182	-	**31423**	(12691)	(2443)	-	**(15134)**	13550	**16289**
Matériel roulant ferroviaire	911055	8066	-	**919121**	(269329)	(47740)	-	**(317069)**	641726	**602052**
Informatique et téléphonie	41197	5061		**46258**	(10342)	(4731)		**(15073)**	30855	**31185**
Terrains	57544	111751	-	**169295**	-	-	-	**-**	57544	**169295**
Locations-acquisitions	14084	-	-	**14084**	(2126)	(314)	-	**(2440)**	11958	**11644**
Métro de Laval en instance de transfert										
Infrastructures du métro	512228	54	-	**512282**	(84895)	(12807)	-	**(97702)**	427333	**414580**
Tunnel	154813	-	-	**154813**	(10292)	(1548)	-	**(11840)**	144521	**142973**
Terrains	8421	-	-	**8421**	-	-	-	**-**	8421	**8421**
Immobilisations en cours	602232	(401388)	(180)	**200664**	-	-	-	**-**	602232	**200664**
Immobilisations corporelles	2868623	275285	(180)	**3143728**	(590677)	(92292)	-	**(682969)**	2277946	**2460759**

La charge totale d'amortissement des immobilisations corporelles est de 92292 (87029 en 2013) répartie entre le Fonds d'immobilisations (90329 (85209 en 2013)) et le Fonds d'exploitation (1963 (1820 en 2013)). Cette charge est répartie entre différents postes.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les fournisseurs et les frais courus représentent 109904 (92185 en 2013) et celles incluses dans les passifs environnementaux représentent 8309 (5070 en 2013).

17. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement

	2014	2013
Créances	**878**	11 657
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	**3 913**	(579)
Subventions à recevoir	**(26 024)**	(12 928)
Fournisseurs et frais courus	**6 689**	13 472
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes	**38 548**	(19 389)
Passif environnemental	**(3 863)**	(3 733)
Subventions reportées	**103 448**	79 648
Charges payées d'avance	**1 640**	2 664
Pièces de rechange des trains de banlieue	**643**	(948)
	125 872	69 864

Autres renseignements

	2014	2013
Intérêts payés sur les emprunts à court terme	**1 066**	1 446
Intérêts payés sur la dette à long terme	**71 203**	69 179
	72 269	70 625

18. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES AUX RISQUES FINANCIERS

La direction a mis en place des procédés en matière de contrôle et de gestion qui l'assurent de gérer les risques inhérents aux instruments financiers et d'en minimiser les impacts potentiels.

Risque de taux d'intérêt

L'emprunt à court terme et la dette à long terme portent des taux d'intérêt fixes pour tous les emprunts. Par conséquent, le risque de taux d'intérêt relativement aux flux de trésorerie auxquels est exposée l'AMT est minime et le risque de marché lié aux taux d'intérêt l'est également, étant donné que l'AMT prévoit le remboursement selon l'échéancier prévu.

Risque de prix sur marchandises

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du diesel, l'AMT a une stratégie de couverture qui consiste à réaliser des opérations de *swap* sur l'huile à chauffage pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant. Au 31 décembre 2014, des swaps d'huile à chauffage sont en cours (note 19).

Risque de change

Bien que l'AMT transige ses affaires et reçoive ses revenus d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses charges, de son encaisse et de ses comptes à payer est libellée en devise américaine. Par conséquent, les résultats de l'AMT sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises.

L'équivalent en $CAN des éléments monétaires non couverts libellés en devise américaine totalisait 79 au 31 décembre 2014 (1 930 en 2013).

19. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

L'AMT utilise des instruments financiers dérivés, tels que des contrats de swap de commodités pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs, ni des opérations spéculatives.

Les *swaps* sont liés à une marchandise (huile à chauffage n°2) pour laquelle les parties échangent des paiements en espèces basés sur des variations du prix des marchandises ou l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour les marchandises.

À la fin de l'exercice, l'AMT détenait les instruments financiers dérivés suivants :

	Prix fixe	Quantité référence
Huile à chauffage, janvier 2015 à décembre 2015	0,8497 $CAN/litre	4 200 000 litres
Huile à chauffage, janvier 2015 à décembre 2015	0,5867 $CAN/litre	5 108 000 litres

20. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Baux à long terme

L'AMT s'est engagée à verser une somme de 48 070 (42 609 en 2013) pour des locaux, en vertu de baux à long terme qui s'échelonnent jusqu'en 2031. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 2 645 pour 2015, 2 467 pour 2016, 2 659 pour 2017, 2 659 pour 2018 et 37 640 pour les années subséquentes à 2018.

Contrats d'exploitation des lignes de trains

L'AMT a octroyé des contrats à des entreprises afin d'exploiter les lignes de train. L'exploitation des lignes de train comprend principalement la conduite des trains, l'accès aux voies et aux gares ainsi que l'entretien des voies. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2025. Au 31 décembre 2014, le solde de l'engagement de l'AMT relativement à ces contrats s'élève à 475 536 (578 989 en 2013). Les versements prévus sont de 63 950 en 2015, 51 139 en 2016, 37 942 en 2017, 39 060 en 2018 et 283 445 pour les années subséquentes à 2018.

Contrats d'entretien du matériel roulant

L'AMT a octroyé des contrats à des entreprises afin de réaliser l'entretien préventif du matériel roulant. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2016. Au 31 décembre 2014, le solde de l'engagement de l'AMT relativement à ces contrats s'élève à 26 423 (25 854 en 2013). Les versements prévus sont de 10 054 en 2015 et de 16 369 en 2016.

Contrats majeurs de construction

L'AMT s'est engagée en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de différents projets de développement d'immobilisations en cours totalisant 123 274 (141 467 en 2013). Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2016. Pour ces investissements en immobilisations, le MTQ s'est engagé auprès de l'AMT à les subventionner en partie en vertu du Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes (PAGTCP). Relativement à ces contrats de construction majeure, l'AMT prévoit verser 116 286 en 2015, 3 337 en 2016, 3 333 en 2017, 315 en 2018 et 3 pour les années subséquentes à 2018.

Autres contrats

L'AMT a également d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, principalement constitués de contrats liés aux services de transport collectif et à la gestion des équipements métropolitains ainsi que d'autres contrats d'entretien majeurs. Ces contrats s'échelonnent jusqu'en 2016. Au 31 décembre 2014, le solde de l'engagement de l'AMT relativement à ces autres contrats s'élève à 66 145 (109 485 en 2013). Les versements prévus sont de 40 020 en 2015 et de 26 125 en 2016.

21. ÉVENTUALITÉS ET ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DES ÉTATS FINANCIERS

Passif environnemental

Au cours de l'exercice 2014, l'AMT a enregistré une variation nette de son passif environnemental de l'ordre de (3 864) en 2014 [(3 732) en 2013] pour l'ensemble de ses terrains.

Cette variation porte le passif de l'exercice à 9 334 au 31 décembre 2014 [13 197 en 2013]. Ces montants proviennent des estimations de la direction ainsi que de rapports d'évaluation produits par des experts indépendants.

Cession de biens relatifs au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval à la Société de transport de Montréal

Le 31 mars 2015, l'AMT a procédé à la cession générale des actifs et passifs relatifs au prolongement du métro sur le territoire de la Ville de Laval à la Société de transport de Montréal.

Les actifs transférés comprennent des stations de métro, des infrastructures, des terrains ainsi qu'un tunnel et ont une valeur comptable de 562 568.

Poursuites

L'AMT fait l'objet de poursuites et la direction est d'avis qu'elle a établi des provisions adéquates pour couvrir toutes les pertes éventuelles et les montants non recouvrables des sociétés d'assurance, le cas échéant. Le montant de ces réclamations est de l'ordre de 36 727 [20 256 en 2013] et la direction a enregistré une provision aux livres de 9 817 [3 535 en 2013].

22. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers et qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, l'AMT est apparentée avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises publiques contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec.

L'AMT n'a conclu aucune opération commerciale avec ses apparentés autre que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. La majorité de ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

23. INFORMATIONS SECTORIELLES

En 2014, l'AMT a modifié sa présentation de la comparaison des résultats réels et des résultats budgétés. En effet, l'ensemble des activités financières visé dans les états financiers n'est pas le même que celui visé dans le budget d'exploitation que l'AMT a de par sa loi, l'obligation de préparer et de faire adopter annuellement par le Conseil d'administration de l'AMT. Par conséquent, l'AMT présente en note la comparaison des résultats réels et des résultats budgétés aux activités visées dans le budget d'exploitation.

Résultats et solde du Fonds d'exploitation

	2014 Budget	2014 Réel	2013
REVENUS			
Remises gouvernementales :			
Droit sur l'immatriculation	**56 342**	**58 081**	57 217
Taxe sur l'essence	**50 491**	**47 422**	50 038
Revenus des trains de banlieue *[note 3]*	**60 013**	**59 837**	57 239
Contributions municipales aux trains de banlieue *[note 4]*	**61 425**	**57 926**	55 813
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable *[note 5]*	**8 000**	**8 000**	8 000
Contributions des organismes de transport aux équipements métropolitains *[note 4]*	**6 844**	**6 741**	6 751
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation *[note 5]*	**5 300**	**6 263**	6 271
Autres revenus	**4 753**	**8 257**	7 854
Revenus des autobus express métropolitains *[note 3]*	**3 937**	**3 610**	3 604
Revenus commerciaux	**3 075**	**3 926**	3 287
Contributions du gouvernement du Québec à la perte de valeur comptable de la Gare d'autocars de Montréal *[note 5]*	-	**1 427**	-
Gain sur rachats de placements *[note 10]*	-	**38**	2 025
Revenus – Coordination métropolitaine	-	**104**	1 255
Contributions municipales aux autobus express métropolitains *[note 4]*	**97**	**313**	265
	260 277	**261 945**	259 619
CHARGES			
Trains de banlieue	**153 560**	**144 815**	139 717
Aide métropolitaine et dépenses afférentes *[note 6]*	**49 180**	**49 572**	49 714
Équipements métropolitains	**17 550**	**18 557**	17 561
Aide à l'intégration tarifaire *[note 6]*	**8 391**	**8 678**	8 481
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes *[note 6]*	**8 426**	**7 963**	8 053
Coordination métropolitaine	**15 033**	**13 801**	15 501
Autobus express métropolitains	**5 191**	**4 979**	4 857
Mesures d'atténuation	**5 300**	**6 677**	6 387
Aide au transport adapté	**2 187**	**1 892**	1 704
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	**1 127**	**1 162**	1 144
Autres dépenses	**3 207**	**1 982**	688
Perte provenant d'une entreprise publique *[note 9]*	-	**2 487**	617
Dévaluation des placements *[note 10]*	-	**5**	18
	269 152	**262 570**	254 442
BÉNÉFICE (DÉFICIT) DE L'EXERCICE	**(8 875)**	**(625)**	5 177
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION AU DÉBUT		**18 176**	12 999
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION À LA FIN		**17 551**	18 176

Résultats et solde du Fonds d'immobilisations

	2014	2013
REVENUS		
Revenus d'intérêts subventionnés	**55 296**	55 744
Virement des subventions reportées *(note 15)*	**47 311**	45 591
Contributions municipales au fonds d'immobilisations *(note 4)*	**44 600**	40 998
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation *(note 5)*	**1 361**	2 446
Gains de change	**-**	846
Gain sur rachats de placements *(note 10)*	**33**	128
Autres revenus	**299**	38
	148 900	145 791
CHARGES		
Amortissement des immobilisations corporelles	**89 192**	83 928
Frais d'intérêts sur la dette à long terme	**75 812**	71 713
Études de faisabilité	**22 438**	17 514
Salaires et frais généraux liés au mandat de développement	**10 821**	12 796
Mesures d'atténuation	**2 187**	2 772
Pertes de change	**279**	-
Autres dépenses	**2 490**	1 382
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	**180**	998
	203 399	191 103
DÉFICIT DE L'EXERCICE	**(54 499)**	(45 312)
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS AU DÉBUT	**57 621**	102 933
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS À LA FIN	**3 122**	57 621